



TITLE:

近代日本海運とアジア(
Dissertation_全文)

AUTHOR(S):

片山, 邦雄

CITATION:

片山, 邦雄. 近代日本海運とアジア. 京都大学, 1995, 博士(経済学)

ISSUE DATE:

1995-03-23

URL:

<https://doi.org/10.11501/3080975>

RIGHT:

新 制
・ 経
100
京大附図

近代日本海運とアジア

平成 6 年 6 月

片 山 邦 雄

近代日本海運とアジア

目次

序章 本書の分析視角	1
第1章 明治10年代における日本船の海外進出	5
はじめに 1. 上海航路 2. 三菱自営の香港航路 3. ウラジボストーク 4. 名誉領事の提言 おわりに	
第2章 明治初期の海員問題	35
1. はじめに 2. 上海 3. 香港 4. ニューヨーク 5. メルボルン(シ ドニー 6. おわりに	
第3章 日清戦争前における日本海運の近海進出	51
はじめに 1. 華北への航路 2. 南方への航路 おわりに	
第4章 明治20年代中期の航路拡張論	113
はじめに 1. 背景 2. 議会及び船社の動向 3. 『日本海運論』にお ける議論 おわりに	
第5章 日清戦争前の長江航行権	143
1. はじめに 2. 初期における中国関係航路 3. 中国の開港場と日本 4. 漢口領事館開設前の状況 5. 漢口領事館設置時期 6. 明治20年代中期 の状況 7. おわりに	
第6章 近代日本海運の長江関与	161
1. 日本船主の長江定期船経営の概観 2. 政府の長江航路への関心 3. 長 江下流域開港場の貿易状況 4. 長江航路の開設 5. 直面した諸困難 6. 航路拡張構想と補助金問題 7. おわりに	
第7章 大阪商船の台湾総督府命令航路	183
1. 日本領有前の台湾海運 2. 大阪商船の台湾航路への進出 3. 台湾総督 府の初期海運政策の背景 4. 明治44年度の台湾総督府命令航路 5. 台湾 航路の発展とその経済的背景 6. 昭和期における大阪商船の台湾航路の業 績 7. 台湾総督府の航路補助の性格について おわりに	
第8章 大阪商船南洋線の前史	215
1. はじめに 2. 日清戦争前の南洋航路 3. 日清戦争後の南洋航路視察 4. 南洋線開設の障害 5. 日露戦争後の南洋航路視察 6. 欧州大戦と南洋 線の開設 7. 要約と結論	
結章 要約と結論	239

序 章 本書の分析視角

19世紀後半における蒸気船の発達、さらには電信の発達は、世界経済に巨大な影響を及ぼした。わが国の開国はこの渦中に起こったことである。近代世界経済にとっての海運の重要性は明かである。近代世界において、日本が国際競争力を持ち得た近代的な重要産業としては繊維産業がよく知られている。海運業もまた繊維産業と並んで、戦前日本が持ちえた数少ない国際競争力を持った近代産業であったのである。

国際海運サービスは国際市場で取引されるサービスであるから、国際分業の対象であり、各国海運の大小は必ずしもその国の経済力の大小に依存するものではない。第二次大戦前においては、英国海運が極めて巨大であったことはよく知られている。また、ノルウェイが小国でありながら強力な海運を擁したことも知られている。ところで、日本海運は戦前の世界海運においていかなる地位を占めていたのだろうか。1938年のロイズの統計によってその船腹量（総トン）をみると、日本は、英国、米国に次いで3位を占めているのである。ちなみに、ノルウェイは4位となっている。

戦前の日本海運業がなぜそのような強力な国際競争力を持ちえたかという問題は本書の直接的な課題ではないが、明治の初めより、海運業の強化ということは政府内部のみならず、社会の指導層において明確に意識されている。これは多分に、当時、日本が英国というものを規範としていたからであると考えられる。

日本政府の海運業への強い関心はその補助金にも明白である。明治期において日本の財政規模が小さく、その意味において小さな政府であったこと、また産業助成のための財政支出も限られていたことはすでに明らかにされている。しかし例外的に多額の補助金が投入され、それが初期において大きな役割を果たしたのが海運業であったのだ。

本書は、上に述べたような特異性を持つ近代日本の海運を近海への進出過程といった視角から描写し分析するものである。近代日本の海運の海外進出の画期は明治8年における三菱の上海定期航路の開始であるので、本書で取り扱う時期はそれ以降からおよそ第一次大戦までである。

近海というのは、東アジア及び東南アジアを指す。本書は、各地における主要な航路を対象としている。また、時期についても、各航路の進出の初期について重点をおいて分析叙述する。

近代日本の海運に関する研究書・論文はこれまで数多い。また、海運実務界の方々によって執筆された優れた歴史書も少なくない。その中において、本書が特に課題としたものを以下略述しよう。

(1) 本書の表題のごとく、近海進出の輪郭を描こうとするものである。これまでの研究においては、近海については、貿易史の観点から触れるもの、海運史の一部として触れるものはあるが、近海を海運経済の観点から正面からまとめて考察するものはない。しかし、近代日本の海運の海外進出は近海から始まったものであり、初期の近代日本海運の解明のためには近海航路の分析は意義を有するものとする。さらに、今日においては、アジア内の交通、通商の拡大が注目の的となり、その歴史的背景に強い関心が寄せられている。

近代アジアの海運ネットワークの形成を全面的に取り扱うためには英国を始めとする各国海運のアジアにおける活動を考察する必要があるが、本書は近代日本海運の側からするアジア内ネットワークの形成を分析し、その視点からして当然関わるどころの各国海運のアジアにおける活動に関してもできる限り言及した。

(2) 本書においては、進出に当たっての諸問題を、海運市場の状況の吟味といった視角から取り扱っている。海運市場の問題は、むしろ貿易史の問題と感ぜられるためか、海運史、特に明治期の海運史においてはあまり取り上げられない。しかし、貿易史、特に日本貿易史は、近代日本海運にとっての市場の歴史とは同じではない。海運市場を東アジア、東南アジアに限定したとしても、旅客、(出稼ぎ)移民輸送は近代日本海運の絶えざる関心事であった。さらに、貨物及び旅客の両者において、日本の貿易とは直接的な関係のない三国間輸送もまた重大な関心事であった。さらに、海運市場においては、当然の事ながら、各航路の貨客交通量、運賃相場の変動、海運サービスの内容、ネットワークの形成、他の船主・船社との競争、同盟の存在、が問題となるのである。従って、海運市場は独自に考えられねばならないものなのである。

(3) 第三に、海運企業と政府の関係、さらには、海運に対する世論といったものについても注意を払った。近代日本における政府と企業の関係は、歴史研究上、常に注目の的であった。財閥形成史などはその典型であろう。

海運企業と政府、社会の関係に注意を注ぐという意味においては、本書は、純粹な経済分析ではなく、広い意味での政治経済分析あるいは社会経済分析である。ただ、企業と政府の関係を分析するといっても、大久保利通、大隈重信、といった政府最高幹部の海運政策を直接的に問題にするとか、企業の最高幹部の政策を取り上げるいう事ではない。むしろ、本書においては、社会の中堅幹部と見なされる人々の海運に対する見方、意見、意向、というものを通じて、近代日本の海

運企業と政府、社会の関係のあり方を検討するものである。たとえば、日本領事の海運に関する見解が検討される。また、商船会社の社員による航路視察復命書が分析される。また、海運に関する懸賞論文といったものが取り上げられる。

本書は、以下全8章からなる。

第1章は、明治10年代の三菱の上海、香港、ウラジボストーク航路について分析したものである。特に香港定期航路についてはその中止をめぐる問題について述べた。さらに、オーストラリア、ドイツ等の名誉領事のもたらす海運情報、提言等について述べた。全体として、本章は、初期の近代日本海運と領事の関わり、また、航路の種類の著しい差異について分析している。

第2章は、第1章に対する補論であり、明治10年代における、上海、香港等における日本人船員の脱船問題と領事の関わりを叙述することにより、領事と海運の関係の多面性を示した。

第3章は、明治10年代から20年代にかけて、日清戦争前における日本海運の華北、南方への進出を分析したものである。華北においては定期船のみならず不定期船の活動も活発化した。この場合注目しなければならないのは、これを支えたものとして、在日中国人貿易企業家の活躍があったという点である。

南方の香港における日本船の活動の再開は、まず不定期船により開始され、それは三国間輸送を含む点において注目すべきものであった。南方への定期航路は、華南、台湾を含むマニラ航路が開始されるが、あまりふるわず、本格的に軌道に乗るのは、近代日本海運にとって初の遠洋航路であるボンベイ航路が明治26年11月に開始されてからである。

全体として、本章においては、明治20年代における近海進出の活発化と、その際に近代日本海運が直面した諸困難が叙述される。

第4章においては、日清戦争より少し前の時期において、将来における航路拡張に関しどのような構想があったかについて、当時の有力経済団体が募集した懸賞論文等を通じて検討する。ここでは、欧米豪の航路開設促進の理由を分析することを通じて、反射的に近海航路の特色を解明する。

第5章は、日本海運の長江（揚子江）航路の前史に関するものである。近代日本海運の長江への本格的進出は、日清戦争後の事であるが、日清戦争前においても関わりがなかった訳ではない。本章においては、しばしば誤解される日清戦争前の長江航路と日本海運の関係について述べる。

第6章は、日清戦争後の大阪商船の長江進出について分析する。日清戦争前の長江航路においては、中国の輪船招商局と英系2社が有力であったが、日清戦争後においては各国海運の新規参入が相継ぎ長江航路は複雑化していった。日本海運

の場合には、長江航路に関しては、日露戦争後に成立した国策会社である日清汽船が著名であるが、これは長江における日系各社を統合したものであり、日清戦争後に最初に長江本流において航路を経営したのは大阪商船である。本章においては、新規参入者である大阪商船の直面した初期の諸問題と、その日本領事との角逐について考察した。

日清戦争後において、日本は台湾を領有し、台湾総督府が成立したのであるが、第7章は、この台湾総督府の命令航路（補助航路）を大阪商船を中心として分析している。

海外進出の初期の時代の大阪商船と台湾総督府の関わりは、今日においてはほとんど無視されているのであるが、植民地政府と海運の深い関係は、各国海運の発展を考察する上において逸することできない視点である。近代日本海運にとって、台湾総督府命令航路がその著例であることを明らかにする。なおここにおいては、敗戦による台湾総督府命令航路の消滅に至るまでの比較的に長い期間を概観している。

第一次大戦中、日本海運は東南アジアへ殺到した。大阪商船も例外ではなかった。しかし、大阪商船の東南アジアへの関心は、はるか以前に始まっており、それは台湾総督府の意向とも関連するものであった。第8章は、大阪商船社員による4回にわたる東南アジア海運市場調査の復命書を分析することにより、その市場観を考察する。

全体として、前4章が、日清戦争前における三菱、日本郵船の近海活動を中心に考察し、後4章においては日清戦争後の大阪商船の近海活動に焦点を当てている。結果的に国策会社である性格を有したと見られる（海運史用語上の）「社船」に関する叙述が多くを占めている。しかし他の社外船主の近海活動の重要性についてもできる限り言及した。不十分な点については、他日を期したい。

第1章 明治10年代における日本船の海外進出

—領事報告と海運情報—

はじめに

1. 上海航路

2. 三菱の自営香港航路

3. ウラジボストーク

4. 名誉領事の提言

おわりに

はじめに

これまでの日本近代海運史研究においては、日清戦争以前に関して、三菱の興隆、上海線での欧米船との競争、三菱と共同の争いとその結果としての日本郵船の成立、といったことが中心であり、海外における活動をみるといった視点は、ボンペー航路に関するものを別にすれば、少ないようにおもわれる。たしかに、日清戦争前においては、日本船の海外進出といっても、ボンペー航路をのぞいて、近海にとどまっている。しかし、日本近代海運の担った「航権の回復」という役割の意味合を追求していこうとする時、近海とはいえその進出状況を吟味しておく必要がある。また、日清戦争後の遠洋進出がいかに唐突にみえるので、それが、戦勝により大きな財源を得た政府の後援にもっぱら依存するもののようにみえるが、それがどこまで正しい見方であるのか、という問題もある。

さらに政府の役割を考えるにしても、従来は主として政府補助金が重要視され、在外領事の活動に目を向けられることはあまりなかったようにおもわれる。しかし、領事の役割は海運と密接な関係がある。主要な国際港には領事がおかれ、自国民の保護・取締にあたるが、自国の船員も当然それに含まれる。また、領事は、自国の貿易・商業の発展・促進に努めるが、これが海運活動に係わることはいうまでもない。たとえば、英国の例であるが、18世紀初頭の頃に、ある船長はレグホーン（イタリアのリボルノ）駐在の英国領事に積荷の有利な販売地について相談し、それによって販売地を決定している（注1）。ここまで個別の取引に立入ることはまれであるとしても、海運と貿易の密接な係わり、また海運自体が国際的に取引されるサービスであることからしても、領事の海運との深い係わりは当然であると予想される。

本章においては、明治14年に創刊された『通商彙編』によって「領事報告」を検討し、日清戦争前において、日本船の海外活動がどのように描かれているか、また日本の領事が日本船の海外進出とどのように係わっていたかを見ることにする。ただし本章では、その前篇として、日本郵船成立（明治18年）以前の時期をあつかうことにする。

1. 上海航路

安政6年（1859）、横浜、長崎、函館が開港された。同年、英国において東洋航路を担当するP&Oは早くも来航し、上海／長崎間の定期化を行っている（注2）。文久3年（1862）にはフランスのMI（Cie des Services Maritimes des Messageries Imperiales）が横浜に配船し、慶応元年（1865）には上海／横浜線を開始した。なお、MIは明治4年にMM（Cie des Messageries Maritimes）と改称した。慶応3年、米国のPM（Pacific Mail）がサンフランシスコ／横浜／香港線を開始し、さらに、横浜／上海支線を開始した。したがって、PMが上海線を開始してからはP&OやMIの上海線は中止されたか、あるいはサービスが減少されたのではないかと想像される。なお、P&OやMIの線は不定期であったのではないかとする見方もある（注3）。慶応4年（1868）には兵庫も開港となる。

明治2年(1869)にスエズ運河および米大陸横断鉄道が開通すると欧米船の極東来航は一層激しさを増す。明治5年にはH A (Hamburg Amerika Line) がハンブルグ／上海線を開始し、8年にはO & O (Occidental & Oriental Steam Ship) がサンフランシスコ／香港線(横浜寄港)を開始し、翌年からはP Mと共同運航となる(注4)。

当時、極東海運市場の中心となったのは中国であった。そして上海は、日本にとってまず世界への窓口になったのである。文久2年(1862)、すでに幕府は官営貿易のため千歳丸を上海に派遣している。明治3年には、実質的に領事の役割を果たすべく、品川忠道が外務大録として上海に派遣されている。明治8年には三菱の上海定期航路が開設され、10年には三井の上海支店が設置されている。当時における上海航路の重要性は自明であろう。多くの人々が上海を通じて外国へ出掛けていった。また船客ばかりでなく、貨物輸送における重要性は、特に石炭輸出の関連において明らかにされている(注5)。

先にふれたように、明治8年より三菱会社は上海命令航路を担当し、週1回の定期航を行っていた。明治15年当時の使用船は、根室昆布に関する上海領事報告によってわかる(注6)。それによると、東京丸(2,207総トン)、玄海丸(1,917総トン)、名古屋丸(1,914総トン)、広島丸(1,869総トン)の4隻が使用されている。東京丸は、明治7年の台湾出兵の際、蕃地事務局が購入し、8年に三菱に無償で下渡されたものである(注7)。玄海丸以下3隻は、やはり8年、パシフィック・メールの上海線撤退の際、その使用汽船を三菱が買収したものである(注8)。

三菱が定期船として旅客と雑貨を主として扱ったのに対して、三井は不定期船として石炭、特に三池炭を扱った。

当初三池藩および柳河藩に属した三池炭鉱は、明治6年4月政府に買収され、工部省鉾山寮三池鉾山支庁の経営するところとなった(注9)。9年6月、支庁主任小林秀和は知人の上海総領事品川忠道に三池炭を送り、同地における販路開拓方を懇請した(注10)。また同年三井が三池炭の一手販売権を獲得しているが、これについては、工部卿伊藤博文が益田 孝の三井入りの餞別としたものだ、という説がある(注11)。10年には上海支店が設置される。しかし西南戦争のためもあってか三池炭の輸出は2,667トンとふるわない。翌11年になると、招商局(輪船招商総局)および太古洋行からの多量の注文が入り、9,814トンに増加し、さらに12年には一躍58,389トンになる(注12)。なお、招商局は、洋務運動の一環として李鴻章の命のもとに、1872年(明治5年)、中国の民間資本により上海に設立された船社である(注13)。また、太古洋行は英国系商社ジョン・スワイア・アン

ド・サンズ (John Swire and Sons) の中国名であり、中国航業公司を組織し上海を中心に海運業を営んだ (注14)。

三井海運業の萌芽ないし端緒的発生は明治11年5月、千早丸が三池炭450 トンを積んで口之津から上海を向けて出帆したとみられる (注15)。千早丸は工部省所属の西洋型帆船であるが、三井が受託していたものである。この千早丸も、その入港予定が上海領事報告に現れている (注16)。需要の増大に応じて千早丸とともに三池炭の上海輸出に従事したのは、三井が12年に購入した汽船秀吉丸、13年に購入した汽船頼朝丸であった (注17)。

。

さてここで、上海からの領事報告に掲げられた数値によって、当時の日本船の上海における地位といったものを窺ってみよう。明治17年の下期において日本から上海に来航した船舶数は、汽船158 隻、帆船41隻で、外国からの来航数としては他国に比してかなり多い (注18)。因みに2番目の英国は汽船54隻、帆船1 隻である。船舶の所属国は残念ながらわからない。仮に三菱が4 隻程度、三井が3 隻程度を運航しているとすれば、日本／上海間を運航する船舶の過半は外国船が占めていたのであろう。日本人旅客および石炭の1 部は日本船で輸送されたとしても、外人旅客および輸出入貨物のかなりの部分は外国船で輸送されたのではないかと推測される。石炭輸送に関しては、当時三井自身が外国船を用船していたのである。このことは、当時の三井が商社であって、他人運送を主体とする海運業者ではなかったのであるから何ら不思議ではない。なお、16年に活動を開始した共同運輸会社も上海航を行っているようだが、三菱との競争の主体は日本国内であり、上海線において三菱・三井を上回る活動を行ったとは考えられない。

上海からの領事報告においては、この外、上海における日本人船員の問題が取上げられており興味深いが、この問題は本論から外れるので、後章で取扱うことにする。いずれにせよ、上海領事報告は海運に触れるところが甚だ少い。これは、冒頭で述べたように、上海は明治の初めから日本との交通があり、『通商彙編』の発行される頃には上海線も確立されており、目新しさもなかったからではないだろうか。当時における上海線の重要性については、また後でとりあげる。

次に述べる香港に関しては、上海の場合に比し領事報告における海運情報はやや多くなる。

2. 三菱の自営香港航路

明治12年10月、三菱は香港航路を開始した（注19）。これは政府命令航路として始ったものではなく自営航路であり、その後も命令航路にはなっていない。2週1回であり、使用船は、『三菱社誌』によると新潟丸（2,032 総トン）および高砂丸（2,122 総トン）であるが（注20）、領事報告によれば隅田丸（1,411 総トン）も使用されている（注21）。これら三隻も前出の東京丸同様、上海航路の開設に際し駅遞寮から下渡されたものである。新潟丸と高砂丸は、明治10年、老朽化した機関を撤去し、帆船に改造されて英国に遣られ、新しい汽船として改造された。ちなみに、この航海の際、商船学校生徒の実習、造船留學生の派遣、といったことも併せ行われた（注22）。さらに、これらの航海に際し、三井の扱いによりロンドンへの官米輸出が行われている（注23）。この航海は、将来における欧州航路開設の為の実験としての性格を持っていたようである（注24）。新機関の設置の終わった新潟丸は11年11月25日、高砂丸は12年 2月22日に横浜に帰港している（注25）。これらの新鋭船が香港航路に投入されたわけである。三菱のこの航路に掛ける意気込が窺えるであろう。

岩崎彌太郎の香港に対する注目は、明治9年8月に出された社員への告諭にあらわれている（注26）。この告諭で、彌太郎は、社員が上海線においてPMおよびP&Oに克勝って、慢ることを戒めている。そして、

……………此（中国沿海の）航線ヲ盛大ニシテ以テ貿易ノ利実ヲ増殖シ愈進ミ愈振ハ、更ラニ新線ヲ香港桑港ノ間ニ開キ以テ一大新路ニ進入スベキナリ故ニ支那沿海ノ通航ヲ盛ニスルハ此一大新路ニ進入スルノ楷梯ナリ……………

……………基礎已固ク準備已了リテ然後漸太平洋ニ向テ駛行シ我旭日之旗章ヲシテ桑港ノ波光山色ト相映輝セシメ我日本帝国ノ郵便線路ヲシテ地球ヲ横絶セシムルニ至ラハ則廻漕ノ事始テ觀ニタレリト云ヘシ……………

と述べている。ここでは、上海線は香港／サンフランシスコ線進出のための準備段階として捉えられている。そして、香港進出もそれが最終目標である太平洋を横断してサンフラ

ンシスコヘという航路の起点として位置づけられている。英領香港は自由港でありシンガポールとなればアジアにおいて要をなすものであり、日本関連の貨物にのみ頼ることが困難と考えられた当時としては、起点として当然予定されるところであつたろう。

香港線の開始にあたり、岩崎彌太郎は12年9月12日づけの手紙で香港領事安藤太郎に対し、香港線開始の挨拶にあわせて領事館の支援を依頼している。また、11月28日の手紙では、新潟丸における香港紳士に対する饗応が成功に終り、それが領事館の協力のによるものであると礼を述べている（注27）。

他方、安藤もまた10月15日づけで岩崎彌之助に手紙を送っている。これによれば、安藤はかねて、岩崎とつきあいがあつたようである。この手紙で安藤が問題にしているのは、香港における三菱のエージェントの問題である。安藤は、三菱から香港支社支配人として派遣された本田政治郎とならんで外国人のトレップもまたエージェントであることを知り、岩崎に対し不満を述べている。安藤は当初、本田のみが三菱のエージェントであるとおもひ、香港において日本人がエージェントをつとめることを鎮台その他へも吹聴し大いに誇っていたのである。安藤は岩崎に対して、本田のみをエージェントとし、トレップはアシスタントか何かにするように示唆している。次の11月15日づけの安藤の手紙によれば、このエージェントの一件は落ち着いたようである。どのように解決されたかは、あきらかでないが、手紙の満足気な様子からすると、安藤の意向にそつたものであつたのではないであらうか。

12月12日の手紙においては、本田支配人の家族の問題を取上げ、岩崎の注意を促し、

……………何卒當地ニ落付候テ勉勵從事致候社員無之テハ不叶義ニ付篤ト本田氏之見込
モ承リ妻子呼寄之義相尋候處同人ニモ社務確實之基根相立候迄ハ滯港盡力ニ可及決意
之趣ニヨリ生之勸説ニ同意可致旨申出候ニヨリ貴兄ニ於テ御差支無之事ニ候ハハ右御
許允有之候テハ如何……………

と岩崎にすすめている。つまり、本田の香港への単身赴任は望ましくなく、家族を呼び寄せ、香港市場の開拓に専心させよとの趣旨である。さらに、追伸においては、鎮台に対し新潟丸臨席の礼状を遣ることをすすめている。これらをみると、箸の上げ下しにまで口出しする姑といった感がなくもないが、他面、領事の張切りぶりが窺える。なお、このような安藤の心遣いにも関わらず、本田は翌13年客死し、香港の土となった。

『通商彙編』掲載の香港領事報告には海運あるいは三菱の分析はあらわれないが、船舶入港等の統計はあらわれるので、これによって当時の香港における日本海運の状況をさぐってみよう。

表1は三菱船の香港入港度数を示したものである。三菱船は明治12年は10月からの開始であったから6隻に終わったが、13年から16年まで、2週1回の定期運航を行っていたようだ。15年には若干の臨時船も含まれているかもしれない。14年に入港の日本船は26隻ですべて三菱船であるが、16年の場合日本船は33隻で、うち三菱船が27隻である。のこり6隻の船主は不明であるが、その中に三井が入っていることは十分考えられる。つまり、香港への船舶用燃料炭輸送である。先に述べたように、三井は11年11月に香港支店を設けており、14年には三池炭の香港輸出を開始した。その量は、14年は2,925トン、15年は3,851トンとわずかであったが、16年には飛躍的にのび28,099トンとなっている。そして、19年には、上海の倍ちかくの110,583トンに達している（注28）。このため三井は、先に上海の項であげた船舶に加えて、15年には帆船熊坂丸、16年には汽船牛若丸を購入している。

16年については、比較的詳細な統計があるので特に検討をおこなっておこう（注29）。表2は日本船の貨物トン数、船客数を示している。三菱船の平均入港貨物トン数は1,158.4トンであり、その他日本船の平均879.5トンをかなり上回っている。船客はすべて三菱船であり、その他の日本船が貨物船であることが明白となる。この船客が日本人にかぎらないことは注意されなければならない。三菱の使用船は、新潟丸（1回）、隅田丸（6回）、熊本丸（13回）、秋津州丸（2回）、高千穂丸（6回）であった。

次に、表3には香港入港船の船籍別の統計が示されている。中国籍のいわゆるジャンク船を別にしてみると、英国船が2,375隻で69.87パーセントと圧倒的割合を占めている。ただし、船籍をとわず英国から直接香港に入ってきた船舶は161隻にすぎないから、英国船は世界の様々な港と香港の間で活動していたのである。英国に比べ大分少ないが次にドイツの365隻、3位に中国（185隻）、4位にフランス（175隻）、5位に米国（92隻）、6位にスペイン（53隻）がくる。7位が日本（33隻）であり、8位デンマーク（29隻）、9位オランダ（27隻）とつづく。後に香港で強力となるノルウェーはまだ8隻と少数である。貨物トン数および船客数に関しても同様であり、英国船が圧倒的である。貨物トン数および船客数に関して各国のシェアをみると、独仏の間に対照的な傾向がみられる。すなわち、ドイツは貨物のシェアが7.21パーセントで船客のシェアが5.11パーセントと貨物の比重が高いのに対して、フランスは貨物のシェアが6.23パーセントで船客のシェアが9.38

パーセントと船客の比重が高い。この理由としては、フランスはアジアに植民地をもち、旅客船におけるprestigeをもとめたのに対し、ドイツは植民地をもたずビジネスに重きをおいた、ということが考えられる。日本船の場合、貨物に比し船客におけるシェアの方が高いが、それでも1.35パーセントであるにすぎない。そして、日本船は日本／香港間においてすら優位を占めていたわけではない。すなわち、16年に日本から香港へ到着した船舶は162隻であり、その貨物は185,043トン、船客数は9,167人であった。日本のシェアは、船舶数に関して20パーセント、貨物トン数に関しても20パーセント、船客数に関して22パーセントであった。

三菱の香港線は明治17年に廃止となった。この事情について三菱は次のように述べている（注30）。

〔驛遞管船兩局御達上申〕

當社香港線路之義ハ去明治十二年七月御届申上候通り當分之間實地經驗之爲メ開業爾後四ケ年餘實施仕居候處始終収支不相償元來同航路之儀者英佛米之三郵船毎月數回其本國ヲ根據トシテ往復致シ何レモ其本線ニ連續シテ貨物船客ヲ搭載致候ニ付僅ニ其線路ノ一部分タル香港迄貨物船客ヲ目的トシ之ト相爭候共到底巨額之損失ヲ免レス目今之有様ニ而者永續之見込難相立候ニ付暫ク此航路ヲ中止シ時機ヲ見合候外無之依テ來ル五月十日神戸出帆ノ熊本丸ヲ限り閉港可仕此段御届申上候也

明治十七年四月廿二日

社 長

驛遞總官野村 靖殿

要するに、香港線を実施してみたが、英仏米の郵船との競争が激しく、収支が償わないのでやめるということである。当時の日本の香港進出は若干時期尚早であったようで、先に述べた三井も廣業商会も、業績不振のため、すでに明治15年に支店を閉止している。しかし、三菱の場合さらに別の事情があったとおもわれる。たとえば、福沢諭吉は、香港線の収支の償いがたいことは当初からわかっていたことで、理由にはならず、別に原因があるにちがいないという。そして、

……三菱は近來世人の口の端に掛りて、惡しく云はるゝとも善く云はるゝこととて

は絶てなくして、甚だ難澁なる様子なり。之を約言すれば三菱汽船會社は海洋の風雨に難澁するよりも、却て陸地上の風雨に窘められて會社に動揺を覺るものと云ふ可し。即ち今回の香港航路を止めたるも、其内實は此陸地の風雨に堪へ兼ね、斯る空合にては何事に手を出すも逆も響めらるる氣遣ひなし、尚進て益錢を損して益人に忌まるゝよりも、寧ろ既往五ヶ年に費したる大金を一場の水泡に歸せしめ、更に退て自から守るに若かずとの胸算より出たることならん歟、…………

と述べている。明治10年代に入るところから三菱の日本海運における独占的立場は世の批判をあびるようになっていた。福沢は、三菱がこのような悪評のために積極性を失ない、香港線からも撤退したといっているのだ（注31）。しかし、もう少し具体的には、香港線の廃止は共同運輸会社との闘争の副産物であろう。16年1月1日に発足した三菱の敵たる共同運輸会社はかねて英国に新鋭船を発注していた。新鋭船は17年7月以降続々横浜に到着することが予定され、国内航路で競争が激化するのとは必至の情勢であった。三菱は、収支の償わない自営の香港航路を整理することにより共同との競争にそなえたものであろう（注32）。事実、7月以来三菱と共同は死闘を演ずることになるのである。福沢は先の文にひきつづいて、さらに、

…………大日本國の郵便汽船會社にして、此會社が陸上の風雨に動揺して世論の爲に方向を變ずるとは遺憾に堪へざるなり。…………今の日本は唯日本の日本に非ず、世界の文明諸國に對するの日本なり、此日本に居て外に大に争はんとするには内に細に情實を問ふことを休めよ。…………

と述べ、香港線の廃止を慨嘆し、日本の中での内輪もめを戒めている。

香港線の廃止は三菱から香港領事へも通知された。この時すでに安藤は上海に移り、香港領事としては町田實一が着任していたが、返書は（在）香港日本領事館名義で遺憾を表明し、「時機御見計之上再び盛大ナル線路御開設相成候様切二期望致候事ニ御座候…………」と三菱に書き送っている（注33）。このようにして、三菱自営の香港航路は共同との戦いの中で終りをむかえることになったのである。

3. ウラジボストーク

明治9年2月26日、日朝修好条規が調印され即日実施となった。三菱に対する同年9月15日の「第二命令書」において、釜山線は上海線とならんで命令航路となり、11月20日夜半浪速丸の長崎出帆をもって開始された（注34）。もっとも助成金は上海が20万円であるのに対して、釜山線は5千円であるにすぎず、航海数も月1回であった（注35）。

13年5月1日、やはり日朝修好条規にもとづき、朝鮮半島中部東岸の元山津が開港された。そして、釜山命令航路は釜山經由元山線に改変され、隔月1回、助成金1万円となった（注36）。14年開設のウラジボストーク線はこの元山線がさらに改変延長されたものである（注37）。すなわち、神戸より長崎・釜山を経て朝鮮半島の東岸を北へ向い、シベリアに至る線で、毎月1回となっている。この線について、『日本郵船株式会社五十年史』は三菱の私営航路とするが（注38）、『三菱社誌』は命令航路としている（注39）。ウラジボストーク航路に対しては、新船購入の為洋銀8万ドルが無利息10ヶ年年賦で政府から三菱に貸渡されている。したがって、その点からみても命令航路であったと考えられる。さらに三菱は、この航路が採算のとれないものであるとし、元山津への助成金がそのままこの航路に引継がれるよう要請した。政府はそれを許し、そのかわり、新たに開港される仁川への航路をも併せ命令した。政府は、当初仁川線に三ヶ月1回を予定したが、三菱の要請により年2回と定めた（注40）。これらの線については、三菱がかなりの難色を示しているところからすると、政治的意味の濃い線であったかとおもわれる。そもそもウラジボストークは陸路欧州へ向う門口であり、海底電信線に関しても、長崎／ウラジボストーク線は明治4年11月、長崎／上海線に遅れること僅か5ヶ月で開通している。明治9年には貿易事務官が置かれ、11年には周知の如く榎本武揚がペテルブルグからの帰朝のおり立寄っている。そして、留学生寺見機一もまた榎本の同行者であった。

ウラジボストーク線の開設は、ウラジボストーク駐在貿易事務官代理となっていた寺見機一の報告に「今般三菱定期郵船開設ノ一舉ハ實ニ國家ノ一美事ニシテ日魯間貿易上初テ階梯ヲ得シモノトス」とつたえられている（注41）。

しかし、寺見は本航路の問題点をあげている。まず、本港諸商の説として、朝鮮2港（釜山・元山）回航の不利益をあげている。すなわち、ウラジボストーク港の商人はこれら朝鮮の港と関係がなく、またこれらの港では外国人の上陸を許さない。したがって、三菱のウラジボストーク線がこれらに寄港することは、いたずらに時間を要し、運賃も高くな

るというのである。寺見はこれに賛成し、地域にみあった改良をしなければ実効はあがらないと断言している。次に寺見は、三菱が上海に中継荷物取扱所を設置し欧米よりの荷物を引受けるべきだと主張する。これは、欧米からの船が、上海や長崎・横浜に來航した後、さらに北上してウラジボストークへ向うのは幹線からはずれたまわり道で、経費が高くついているので上海で中継した方がよい、というのである。長崎のリングホルムはすでにこの種の支線サービスを行っているが、手数料が非常に高いのであまり利用されていない。したがって、「三菱会社ノ鋭斷ヲ以テ來春解氷後ヨリ其方法設立アラン事ヲ切ニ冀望ス」と述べている。

この線はすぐには実現せず、後に述べるように、むしろロシア側が先に着手し、その対抗上、明治22年4月三菱も自営の上海／ウラジボストーク線を開設することになる（注42）。そして、本線の開始については、「露國汽船が同國政府補助の下に其勢力を日本海・支那海方面に張らんとするに對して、明治二十二年の初め之を開始したるものにして……」と説明されている（注43）。いずれにしても、寺見貿易事務官が早くこの線の意義に着目していたということは、かれの先見性を示すものといえることができる。

ウラジボストーク線開設の年、14年は計4便でおわった。最終便の荷物は200トン余であり、これを寺見は好転としているので、かなり小規模の航路であることがうかがえる（注44）。この年は損金を出し、その対策のため三菱の出張支配人榑茂男は一時帰国している。寺見の報告には、この榑のための援護射撃といった意図も含まれていたのではないかと推測される。

なおこの年の4月から12月までの日本人渡航者は、362人で、うち帰国した者が122人、病死した者が1人、残留した者が190人であった。前年より在留している者が81人あったので、ウラジボストーク滞留邦人は計271人であった（注45）。このうちどれだけが三菱船による渡航者であるかはわからない。内外の不定期船、漁船による者もあったかもしれない。明治初期の渡航者には、長崎の者が多かったといわれる。ロシアの東洋艦隊は、冬季の結氷時には長崎に集まるのが慣例であり、これは明治31年にロシアが大連・旅順を租借するにいたるまでつづいた。このことが女性を含む邦人のシベリア進出を刺激した模様である（注46）。

明治15、16年に関しては、日本からウラジボストークへ來航した船舶が領事報告により判明する（注46）。これによると、明治15年中にウラジボストークに入港した商船は69隻である。そのうち、日本より來航のものが21隻であり、そのうち三菱（敦賀丸）が9回、

松平のヲタ福丸が2回となっている。外国船で日本からウラジボストークに來航したものは10隻であるが、そのうち7隻は在ウラジボストークのドイツ商アリベルスの扱いによるものであった。三菱は初年度である14年は4回の來航に止まったが、15年は結氷時を除いて月1回の定期航を行っているようだ。

16年については、次の表4を作成した。入港船の総計は45隻で、前年より14隻減少している。日本から來航した船は計15隻である。三菱は前年と同回数である。協同会社とあるのは、三菱の対抗馬として15年に設立された共同運輸会社のことであろう。使用船が帆船、為朝丸であることから明らかである。大阪協同商会についてはよくわからない。しかし、14年の元山領事報告に第二同福丸という船の元山來航がつたえられている（注48）。したがって、大阪協同商会もまた朝鮮東岸からウラジボストークにかけて帆船を運航したものであるかもしれない。当時、三井の船舶はウラジボストークに現われていないようであるが、三菱、共同のみならず、松平のヲタ福丸や大阪協同商会の同福丸といったいわゆる社外船がこの海域に現われていることは注目に値する。

日本から來航の露国汽船のうち1隻は義勇艦隊のもので、あとの1隻がアリベルスの扱いによるものである。日本以外の地から來航した船は30隻である。このうち露国郵船はセウエレフ（またはセベリョーフ）のバイカル号で、主として上海とウラジボストークの間を運航していた。露国汽船は大部分露国義勇艦隊であり、主としてヨーロッパ・ロシアのオデッサとウラジボストークの間を運航していた。これはロシア東洋艦隊のための補給が重要任務であった。義勇艦隊と呼ばれるのは、露土戦争に伴うサンステファノ条約締結に際し、英国の海軍力を背景とした干渉に憤激したロシアが海上権力の強化を目指して義援金を募り、海軍を補佐する船艦を購入して明治11年（1878）になったものであるからである。明治19年（1886）には海軍大臣の管掌するところとなった（注49）。日本においても義勇艦の例として日露戦後の桜丸、梅ヶ香丸などがしられる。

明治10年代から、日本においては、ロシアおよび中国の海運の動きに神経を尖らせる傾向にあった。中国の招商局の朝鮮・日本に対する進出意欲が警戒の目をもって眺められていたが、ロシアの海運についても同様であり、セウエレフの露国郵船は日本の不安を現実化するやにみえた。寺見はセウエレフのウラジボストークへの進出について報告している（注50）。それによると、ロシア商人セウエレフは明治15年にウラジボストークに渡来し本格的な事務所を設け、汽船「バイカル」号を購入しロシア政府と契約を結び、郵船として同年より定期航路を開設した。その航路は漢口、上海、長崎、ウラジボストーク、オリ

が、コルサコフ、インペラートル湾「ゾーエ」「デカストリ」及びニコラエフスク港であり、右諸港間郵便物ならびに官用貨物運搬は総てその専任であった。さらに寺見はセウエレフがロシア政府と締結した条約及運賃規則等は追って翻訳の上覧観に供すと述べている。

また寺見はセウエレフと面談を行っており、その経歴をつたえている。それによると、およそ20年前、ロシアが清国と条約を締結し（注51）、彼此の人民が初て自由な通商を開始の際、ロシアの大商人たちは清国に留学生若干を派遣することを決めた。セウエレフはもともと一商人の子であり、別に富豪大家というわけではなかったが、その時僅か15歳でそれに選ばれ、清国に派遣された。そして初め北京に留学して中国語を学び、それが終わった後漢口に転じ専ら茶の製造を研究し、卒業後該地におけるあるロシア商人の製茶所に入り商業事務及びロシア学教育に従事していたのであるが、3・4年前あるロシア商人の製茶場を引継ぎ初て漢口において事業の基盤を築いたものであった。面談した寺見は、その人柄に感銘を受け、日本商人の為の教訓とも考えたらしく、

……実ニ其耐忍見識ノ凡庸ナラサル感ス可シ總テ工業ハ如スク耐忍ヲ主トシテ其身屈伸ノ期ヲ計リ先ンシテ人ヲ制スルニ非サレハ萬事能ハサルナリ本邦商人社会ニ於テモ如斯基人物續々四方ニ蔓延センコトヲ冀望ス

と述べている。

セウエレフの人柄はともかく、その海運に対する進出は三菱にとって頭の痛い事であったにちがいない。特に、上海／長崎線まで開始したことは、米国のパシフィック・メール、英国のピー・アンド・オー、中国の招商局の挑戦同様に苛だたしいことであつたろう。三菱にとって幸いにも、露国郵船側はその後黒龍江地方の貨物増加によって繁忙となり、そのため、上海／長崎航は19年廃止となった（注52）。しかし、極東におけるセウエレフの台頭はやはり深刻な問題であつた。先に触れたように、寺見が提案していた上海／ウラジボストーク線はセウエレフによって開始された。さしあたり三菱が対抗した気配は見られず、たとえば、明治18年のウラジボストーク入港の商船数は91隻と16年に比べ倍増しており、ロシア船、ドイツ船の伸びは目覚しいが、日本船は12隻に止まっている（注53）。香港の場合と同様、国内における共同運輸との戦いも影響しているかもしれない。日本郵船成立後の明治21年、セウエレフがウラジボストーク／朝鮮／上海間の定期航路を開設し、朝鮮へも進出する頃になると、日本郵船も上海／ウラジボストーク線を開設し、その後競争は、日本対露清連合の間にさらに激化していくのである（注54）。

4. 名誉領事の提言

名誉領事、すなわち各国において日本人領事が置かれずかわりに任命された領事からの報告には海運に触れるところが少くない。これらの情報をいくつか紹介し検討してみよう。なお、名誉領事は当該国の人間ともかぎらない。

日本人領事の置かれていない地からの報告であるから、当然のことながら、日本船に関するものはほとんどない。例外はメルボルンである。明治14年4月9日発のマークス領事の報告は日本軍艦龍驤の安着をつたえている（注55）。日本海軍の遠洋航海練習は明治8年の筑波（1,978トン）によるサンフランシスコ、ハワイ訪問にはじまり、第2回、11年は豪州を訪問し、以後戦時を除いて休みなく毎年行われた（注56）。軍艦龍驤（2,530トン）が遠洋航海練習に参加するようになったのは14年の豪州航海が初めてであり、艦長は海軍大佐福島敬典であった（注57）。乗組員は開催中のメルボルン博の見学に招待され、鉄道の自由通行券を贈られ、また艦医は市内の病院を見学したりして、歓迎されている（注58）。当時、練習艦の外国訪問の意義は単に軍事的なものにとどまっていない。明治19年の志賀重昂の例にみられるように、民間人の便乗もあったようである（注59）。さらに、識者の間では、貿易促進のため、商品も積んでいくべきだとする意見もおこなわれた（60）。

龍驤にひきつづき、同年8月13日発の報告には謙信丸のシドニー安着がつたえられている。謙信丸は東京風帆船会社の帆船である。東京風帆船会社は、三菱の「横暴」に対抗すべく益田 孝が主唱者になり、渋沢栄一が肝煎役になって、明治14年1月24日に開業されたものであり、北前船主のほか大倉や川崎も発起人となっている（注61）。因みに、海書にしばしば東京風帆船会社は未開業のまま解散したとあるが（注62）、夙に加地教授が指摘するごとくこれは誤りである。明治15、16年ごろの『商況海事誌』の品川入船表をみても風帆船会社の船は少なくなく、そのうちに謙信丸も含まれている。14年の謙信丸の豪州航は邦人による遠洋帆走の嚆矢とされる（注63）。謙信丸は1873年に建造された木質3本マストの帆船で、総噸数は335トンであった（注64）。

日本海運史において西洋型帆船はあまり注目されることがない。しかし、明治10年、西南戦争のおりに吹き続けた南の風は、「西郷まぜ」と呼ばれ、大和型帆船に対する西洋型帆船の優位を歴然と知らしめた（注65）。同年、汽船船腹量49,105純トンに対して13,648純トンにすぎなかった西洋型帆船船腹量は急激に増大し、13年から16年までの間汽船の船

腹量を上回り、帆船の時代を現出する（注66）。これは、むしろ世界における海運状況に適合的なものであった。19世紀を通じて蒸気船は発展しつづけるが、帆船も同様に発展している。ナポレオン戦争中に米国の造船・海運業者によって開始された快速帆船革命は米国海運の勃興をもたらしたが、それはゴールド・ラッシュをきっかけとするキャリフォルニア・クリッパーの出現により頂点に達し英国海運を圧迫するに至る。そして、その後英国船テイ・クリッパーによる反撃の時代をむかえるのである（注67）。汽船が帆船を圧するのは20世紀に入ってからのものであり、19世紀末においては帆船はまだまだ活躍しており不定期船市場において特にそうであった。このことは、当時のサンフランシスコ領事（日本人）の報告にもうかがえる（注67）。この報告では、日本硫黄の米国への輸出の有望性を論じつつ、ただ惜しむらくは、サンフランシスコと日本間に定期帆船がなく、多少不便なことであると述べている。当時、定期汽船はすでに存在したのであるから、定期帆船がないのが惜しいというのは、硫黄は運賃の安い帆船で輸送するのが当然だという考えであろう。すなわち、長距離輸送品であればあるほど、また重量ないし容積当りの価格が小さいいわゆる低価品であればあるほど着地価格に対して運賃の占める割合が大きくなる。このような貨物に関しては速度がおそくとも運賃率の低い帆船が有利であったと考えられる。なお、日本郵船が帆船を全廃したのは明治24年であり、世界の船腹統計において汽船が初めて帆船を凌駕するのは26年である（注69）。オーストラリアは帆船の残存によって著名であり、定期帆船すら頑強に残存した（注70）。このオーストラリアへ航海したという点でも謙信丸の例は興味あるものである。しかし、謙信丸のオーストラリア航はその後繰返されていないようである。何故かは不明であるが、同年秋に開始される松方デフレが先行投資的航海を許さなくなったのかもしれない（注71）。

謙信丸の主な積荷は早付木と米であった。同14年には、謙信丸のほか英船4隻が米を積んで日本からオーストラリア入港している。マークスは15年年頭の報告で、その他考えられる有望商品として茶をあげている（注72）。そして、日本物品は日本人所有船で当地に輸入し、帰航にあたって日本向け石炭を舶載するならば、外国船と競争できるだろうという意見を述べている。この意見はその後引続き繰返される。15年中におけるオーストラリアの日本からの輸入商品は漆器、茶、米、硫黄、缶詰、陶器、銅器、マッチなどである。ただし、米に関しては、香港経由のものもあり、その量の把握は困難としている（注73）。16年中の主な輸入商品は米と木蠟であり、輸出品は羊毛である（注74）。17年の報告書においてマークスはたびたび直航路開設の提言を行っている。案として次のようなも

のが考えられている。まず往航は横浜、神戸を発し、香港、シンガポール、ポート・ダーウィン、トレス海峡を経て、シドニー、メルボルンに至るものである。そして、帰航の際、新南ウェールズ州ニウカッスルに寄り、貨物の足らない時は、石炭を積み込み、香港で売捌く。さらに、具体例として、清国船の船積表なども添えて参考に供している。ここでも、回り道であるにもかかわらず香港を寄港地にすることが一つのポイントとして押えられていることに注意すべきであろう。

このような直航路開設の提言はメルボルンのマークス領事ばかりではない。ベルリンのウオルフソン領事（注75）、ハンブルグのバルチャルド領事（注76）も同様の提言を行っている。ここでは詳細な後者をとりあげよう。バルチャルドはまず日本からヨーロッパへの輸出品として有望なものとして米をあげ、自分に一手販売権を与えるよう希望し、もしそれが認められればさらにハンブルグ／日本間に定期航路を開くことが必要だとする。そして、その定期船会社に対する保護としては、日本から本国へ帰航の際、積荷に不足のある場合に、米穀の積荷を保証してやれば十分だとする。そして、この航路が開設されれば、米穀のみならず、一切の日本産品の輸出に大変便利である。欧州というまでもなく、メキシコ、中米、南米、アフリカの東西両岸および喜望峰植民地への輸出が容易になる。というのは、これらの地域に、ハンブルグおよびブレーメンの商人が支店を設けているからである。これまでは、日本の産品は専らロンドンに送られているが、ロンドンは競争が激しく、利益があげにくい。また、この航路が開設されれば、ロンドンだけに日本産品を独占されることなく、日本産品の販路は一層拡張するであろう。もし共同運輸会社が日本と欧州の間の運搬を引受ける地位にあるのであれば、自分の提案した会社と共同運輸会社との間の事業の分担、競争防止の協定も容易であろう。といったことを述べている。ここでの提案は日本船によって定期航路を開こうというのではなく、バルチャルド自身が船舶輸送に係わろうとしているようだ。

日本船による欧米豪の三大遠洋航路の実現は日清戦後のことであるが、岩崎のサンフランシスコ航路の構想、マークスのオーストラリア航路の提言、バルチャルドのヨーロッパ航路の提言とこの当時からかなりの具体性をもった検討が行われていたことがわかる。バルチャルドの提案した日本政府の保護による日独間の定期航路はさしあたり実現しなかったが、バルチャルドは17年、ドイツ政府が極東定期航路開設の為の補助を検討し始めたことをつたえている（注77）。議案は翌18年通過した（注78）。そして北独ロイドが極東命令航路を開始するのである。新興ドイツの英国への対抗心は先のバルチャルドの報告にも

十分うかがえた。当時、ドイツ海運の極東進出にも目覚しいものがあったのである。

鉄道路線の新設・改良、航路開設、特に極東への航路開設に関する報道は、ドイツの例ばかりでなく、その計画段階から領事報告に載せられている。たとえば、米国タコマ／アジアの新航路（注79）、明治18年のカナダ太平洋鉄道のケベック／バンクーバ間の完成（注80）、翌19年からのモントリオール／バンクーバ間急行列車開設の予定（注81）、フランスのMMのマルセーユ／横浜線の開設（注82）などがあげられる。その他、領事のもたらししている海運情報としては、欧米各国の商船の隻数、またそのトン数に関する情報（注83）、各国の海運補助政策（注84）、重要港湾について（注85）などがある。これらの報道には、さらに、そのもたらす効果、新たな有利な輸送経路などの説明が加えられることもあるのである。そしてこのような領事報告は政府刊行誌から一般誌へもしばしば転載され、広く日本国内に伝えられていくのである。

おわりに

明治18年に郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併して日本郵船会社が成立するまでの日本海運の海外進出はまだ萌芽期の状態であり、特に定期航路に関してそうであった。唯一の例外は上海線である。香港線はしばらく続けられたが、共同との戦いを前に中止された。なおこの外に中国への線としては、芝罘、天津、牛莊に至る北清航路が明治9年に開設されているが、数ヶ月で中止となっている（注86）。ウラジボストーク線は朝鮮への命令航路の延長として発足している。

これらの三菱の線の運賃収入に関しては16年度の資料があり、表5、6として掲げたので検討しておこう。まず、表5によって線別構成比をみよう。内国線の比率は70パーセントを越えており、当時三菱が基本的には国内の航路に依存していたことは明らかである。上海線は18.2パーセントで、すでにかかなりの大きさである。特に船客運賃に関しては34.1パーセントと3分の1を越えている。表6によって、上海線の貨客比率をみても、貨物51.1パーセントに対して船客48.9パーセントと他線に比して船客割合の多いことがめだつ。これは、先に述べたように、政府の絶大な支援を受けた日本／上海間専門の線として独占的地位を守ったからであろう。つまり、欧米の船社が国際幹線の寄港地として日本・上海に立寄るのとは意味が違い、寧ろ三菱の上海線が欧米の極東線に対する支線としての意味

をもったであろう。

香港線は命令航路ではなく、三菱の自営航路であることが特異である。三菱は、香港線を国際線進出の要とみていたのであろう。香港はサンフランシスコ線の起点になりうるし、欧州航路およびオーストラリア航路の重要寄港地にもなるところである。線別構成比で見ると5.2パーセントでありそれほど小さくはない。ただ、貨客比率で見ると貨物収入が圧倒的である。この点定期運航に困難があったのではないかと想像される。日本郵船成立後香港寄港を再開するのはボンベイ線の開始の時であるが、その前に不定期船はかなり出している。香港への日本商人の進出はほとんどなく、石炭を除く貨物、特に一般雑貨の香港への輸出の多くは欧米人および中国人によって扱われたとおもわれるので、香港単独の定期船の維持は困難であったのであろう。

ウラジボストーク線は、線別構成比においても1.6パーセントを占めるにすぎず、補助金もわずかであるが命令航路として維持される。貨客比率において、船客の比率が23.1パーセントと割に高いことは興味深い。日本郵船成立後も、シベリア開発にともなう発展が期待されたが、それほどのこともなく、やがて関心は中国に移っていったようである。

以上のごとく、当時の三菱の海外進出は近海にとどまり、それもまだ萌芽的なものであった。しかし、明治8年に米国線の調査が行われ、また新潟丸および高砂丸のロンドンへの修理回航も将来の欧州航路進出を念頭においたものであり、早い段階からすでに遠洋航路進出が計画されていたのである。そして、具体的には香港航路がその瀬踏であったと考えられる。三菱以外でも、東京風帆船会社がオーストラリアに航海しているのも、1回で終わってしまったとはいえ、遠洋航路進出の実験とみてよいであろう。東京風帆船会社が参加してできた共同運輸会社の活動も興味深い。ウラジボストークへの航海は領事報告に認められるが、その外、上海には当然としても、天津、香港、厦門、福建へも航海したようである（注87）。定期ではなく、回数もそれほど多かったとは考えられないが、共同が、政府にとって儘ならないほど強大になってきた三菱に対抗とするものとして政府・海軍に支援されて成立したものであるだけに興味深い。三菱と共同の合併により郵船が成立すると、国策会社として純化され、それだけ海外への関心も木目細かなものになっていくが、華北、華南へのそれは共同から受継いだものとも考えられる。さらにまた、三井を別にしても、いわゆる社外船の活動がウラジボストークに散見されることも注目される。

さてそれでは、領事の海運との係わりはどうであったろうか。まず、領事は、船員の雇入・雇止の事務を行ない、海運と密接な関係をもっていた。また、水夫などの外地におけ

るトラブルの処理が領事によって行なわれている。次に、領事は船会社の出張員と連絡をとるなど、事業に関しても協力関係にあった。このことは、香港、ウラジボストークについてあきらかであり、上海についてはよくわからない。しかし、命令航路でない香港航路に対してすら安藤領事は多大の関心を示し協力しているのであるから、上海線が開始される時には一層そうであったと考えられる。少くとも、大隈大蔵卿は、品川上海領事に対して、上海線開始にあたり、荷物・乗客の募集、道台に対する照会などに関する協力方を依頼している（注88）。第3に、領事は、海運経営への助言、すなわち、航路の新設、航路の設計について助言を行っている。これは、海運経営者への助言であるとともに、国家の海運政策への提言でもある。ただしこの場合、日本人領事と外人領事では、助言の動機は必ずしも等しくない。外人領事の場合自からが商人であることが多く、そのことが反映される事例もみられる。外国海運に関する情報収集もまた、領事の行うところであった。たとえば、ウラジボストーク駐在貿易事務官寺見機一がセウレエフと面談しているのはその顕著な例であろう。船舶の出入の状況、新線の開設に関する報道は、内外人を問わず、領事によってよく報道されている。

以上のような事をもってして、領事が日本海運の海外進出に多大な役割を果たしたと迄は言うことはできないかもしれない。しかし、日本海運の海外進出、特にその政府との関係を理解するうえで、領事および領事報告の存在は一つの視点を与えるものと考えられる。

〈注〉

(1) フェイル、C. アーネスト『世界海運業小史』(原著、C. Ernest Fayle, A Short History of the World's Shipping Industry, George Allen & Unwin Ltd. 1933.) 佐々木誠治〔訳〕、日本海運集会所(昭和32年)、220～221ページ。

(2) 東洋航路におけるP&Oの発展に関しては、中川敬一郎「P. & O. 汽船會社の成立—イギリス東洋海運史の一齣—」(土屋喬雄教授還暦記念論文集)『資本主義の成立と発展』有斐閣(昭和34年)を参照。

(3) 富永祐治『交通における資本主義の発展—日本交通業の近代化過程—』岩波書店(昭和28年)、79ページ参照。

(4) 外国船社による日本への定期航路の開設については、山口和雄「明治初期の外国海運と三菱會社」中村隆英・大塚久雄・鈴木鴻一郎〔編〕『世界經濟分析—脇村義太郎教授還暦記念論文集 I—』岩波書店(昭和37年)、および大阪商船三井船舶株式會社(榊原昌義〔編〕)『大阪商船株式會社八十年史』大阪商船三井船舶株式會社(昭和41年)、1～5ページ、参照。

(5) 長野 暹「幕末期～明治30年における石炭貿易」秀村選三・作道洋太郎・原田敏丸・安岡重明・森 泰博・竹岡敬温〔編〕『近代經濟の歴史的基盤』ミネルヴァ書房(昭和52年)、杉山伸也「幕末、明治初期における石炭輸出の動向と上海石炭市場」『社会經濟史學』第43卷、第6号、(昭和53年)、同「日本石炭業の発展とアジア石炭市場」『(季刊)現代經濟』(昭和57年、春季号)、参照。

(6) 通商彙編(明治15年)〔上海〕「根室昆布商況(別紙意見書添)」明治15年11月7日発、品川忠道、参照。

(7) 日本郵船株式會社『日本郵船株式會社五十年史』日本郵船株式會社(昭和10年)6～8ページ、参照。

(8) 同上書、14ページ。

(9) 佐々木誠治『日本海運業の近代化』海文堂(昭和36年)、273ページ。

(10) 同上。

(11) 同上書、274ページ。

(12) 同上書、281～284ページ。

(13) 復旦大學歴史系・上海師範大學歴史系〔編著〕『中国近代史 2—洋務運動と日清

戦争一』野原四郎・小島晋治〔監訳〕、三省堂（昭和46年）、130～133 ページ、参照。

(14) 日清汽船株式會社（伊沢梅吉〔執筆・編纂〕）『日清汽船株式會社三十年史及追補』日清汽船株式會社（昭和16年）、7～8 ページ。

(15) 佐々木、前掲書、279 ページ。

(16) 『通商彙編』（明治15年）〔上海〕「根室昆布商況」明治15年12月 2日発、品川忠道、参照。

(17) 三井船舶株式會社（高橋 威〔編纂担当〕）『創業八十年史』三井船舶株式會社（昭和33年）、38～39ページ。

(18) 『通商彙編』（明治17年・下）〔上海〕「自七月至十二月上海商況報告」明治18年 3月 4日発、安藤太郎。

(19) 前掲、『日本郵船株式會社五十年史』、17～18ページ。

(20) 『三菱社誌』（明治12年 2月22日）東大出版会版(7)、451～460 ページ。なお、『三菱社誌』については、三菱社誌刊行会〔編〕により昭和54年から55年にかけて、東京大学出版会より出版されたものを用いた。以下、東大出版会版と記す。

(21) 『通商彙編』（明治17年・上）〔香港〕町田實一。

(22) 『三菱社誌』（明治 9年10月是月）東大出版会版(3)、609～612 ページ、『三菱社誌』（明治10年 3月10日）東大出版会版(4)、66～70ページ、『三菱社誌』（明治10年 3月28日）東大出版会版(4)、89～91ページ、『三菱社誌』（明治10年 4月是月）東大出版会版(4)、141～142 ページ、『三菱社誌』（明治10年 7月30日）東大出版会版(4)、310 ページ、『三菱社誌』（明治10年10月12日）東大出版会版(4)、441 ページ。

(23) 三井船舶株式會社、前掲書、21ページ。

(24) 岩崎家伝記刊行会〔編〕（中野忠明〔執筆〕）『岩崎彌太郎傳（下）』東京大学出版会（昭和55年、復刊 2刷）、208 ページ、参照。

(25) 『三菱社誌』（明治11年11月25日）東大出版会版(6)、674～676 ページ、『三菱社誌』（明治12年 2月22日）東大出版会版(7)、71～73ページ。

(26) 『三菱社誌』（明治 9年 8月是月）東大出版会版(3)、359～362 ページ。

(27) 『三菱社誌』（明治12年10月 4日）東大出版会版(7)、451～460 ページ。

(28) 三井船舶株式會社、前掲書、31～39ページ。

(29) 『通商彙編』（明治17年・上）〔香港〕町田實一。

(30) 『三菱社誌』（明治17年 5月是月）東大出版会版(12)、137～139 ページ。

(31) 福沢諭吉「三菱郵便汽船香港の航路を止む」『時事新報』明治17年 6月30日、(慶応義塾〔編纂〕『福沢諭吉全集、第 9巻』岩波書店、昭和45年再版、538～541 ページ)。この社説を執筆する前に、福沢は三菱の荘田平五郎に、手紙でもって、香港航路の成立事情、香港在住の日本人の状況を問合せ、「一説を認候積なれ共、純然たるインデペンデントの筆法に候間、萬々御安意被下度、………」と述べている(同全集、第17巻、675 ページ)。この香港航路に関する社説に関して、福沢が三菱と共同の争いから局外独立の立場をもって、廃航を憂うる意見を開陳したということを疑う理由はない。ただ、明治14年の政争の時から、薩長主流派は、岩崎、福沢を土肥の反主流派、民権派に連なるものとみなしていた。この点については、服部一馬「明治前期における三菱と三井(4)」『経済と貿易』83号、(昭和38年 9月)。松本一郎「明治前期の海運論・海運記事」『海運』(昭和45年1月号)。三島康雄『三菱財閥史—明治篇—』教育社(昭和53年)、87～102 ページ。富田正文「後記」、前掲、『福沢諭吉全集、第 9巻』、578～579 ページ、参照。

(32) 前掲、『岩崎彌太郎傳 下』、555 ページ、および加地照義「二大定期船會社の創立—郵・商二社の設立過程—」『海事交通研究』第16集(昭和54年)、参照。

(33) 『三菱社誌』(明治17年 5月是月)東大出版会版(12)、137～139 ページ。

(34) 『三菱社誌』(明治 9年11月20日)東大出版会版(3)、524～526 ページ。

(35) 前掲、『日本郵船株式會社五十年史』、11～12ページ。

(36) 『三菱社誌』(明治13年 3月19日)東大出版会版(8)、270～272 ページ。

(37) 『三菱社誌』(明治14年 2月28日)東大出版会版(9)、35～41ページ。

(38) 前掲、『日本郵船株式會社五十年史』、17～18ページ。

(39) 『三菱社誌』(明治14年 2月28日)東大出版会版(9)、35～41ページ。

(40) 同上。

(41) 『通商彙編』(明治14年)〔ウラジボストーク〕「明治十四年一月乃至六月浦潮港報告」明治14年 6月発、寺見機一。

(42) 日本郵船株式會社『我社各航路ノ沿革』日本郵船株式會社(昭和 7年)、68～69ページ。

(43) 前掲、『日本郵船株式會社五十年史』、86ページ。

(44) 『通商彙編』(明治14年)〔ウラジボストーク〕「明治十四年十一月乃至十二月浦潮港報告」明治14年12月30日発、寺見機一。

(45) 同上。

(46) 入江寅次『邦人海外発展史 (下)』原書房(昭和46年復刻、原本昭和17年刊)、431～432 ページ、森崎和江『からゆきさん』朝日新聞社(昭和51年)、72～74ページ参照。

(47) 『通商彙編』(明治15年)〔ウラジボストーク〕「明治十五年中浦潮港商船入港表」。同(明治17年・上)〔ウラジボストーク〕「明治十六年中浦潮港諸商船入港表」。

(48) 『通商彙編』(明治14年)〔元山〕「明治十四年元山港景況第二号」明治14年 6月 3日発。

(49) 畝川鎮夫『海運興国史』海事彙報社(昭和 2年)、114 ページは露国義勇艦隊の組織が1878年、すなわちサンステファノ条約締結の年にできたとしている。齋藤和太郎「日本海運論」矢野芳弘〔編〕、前掲書、125 ページは、露国義勇艦隊が1880年に組織されたとする。また、踏海散史「日本海運論」、同上書、101 ページは露国義勇艦隊の創立を1886年とする。領事報告からして、1886年以前に露国義勇艦隊が活動しているのは明らかであるので、踏海の説は露国義勇艦隊が正式に海軍大臣の管掌となった年を重く見てのものとおもわれる。

(50) 『通商彙編』(明治15年)〔ウラジボストーク〕「明治十五年七月乃至九月浦潮港報告」、寺見機一。

(51) 1860年の北京条約であろうか〔著者〕。

(52) 『通商彙編』(明治19年の1)〔ウラジボストーク〕「露領浦潮港商況」明治19年 4月15日発。

(53) 『通商彙編』(明治18年・下)〔ウラジボストーク〕「明治十八年中浦潮港船舶入港表」、明治19年 5月 5日発。

(54) 齋藤、前掲論文、103 ページ、および安 秉 「李朝時代の海運業—その実態と日本海運業の侵入—」堀江保蔵〔編〕『海事経済史研究』海文堂(昭和42年)、154～157 ページ、参照。

(55) 『通商彙編』(明治14年)〔メルボルン〕「無号」、明治14年 4月 9日発、エ、マークス。なお、マークスの興味ある経歴と活動に関しては、角山 栄「明治13年のメルボルン万国博とアレキサンダー・マークス名誉領事」『経済理論』第 183号、(昭和56年 9月)、参照。

(56) 海軍教育本部〔編〕『帝国海軍教育史 第一巻』明治44年(昭和58年、原書房復刻)、202～211 ページ、230～233 ページ。なお、学校生徒の練習でない遠洋航海として、

同年、国産艦清輝が欧州まで航海している。外山三郎『日本海軍史』教育社（昭和55年）、32～35ページ参照。また13年には軍艦比叡がペルシャに回航している。

（57）海軍教育本部〔編〕、前掲書、304～306 ページ。

（58）『通商彙編』（明治14年）〔メルボルン〕「第二十一号」、明治14年 4月26日発、エ、マークス。

（59）矢野 暢『「南進」の系譜』中央公論社（昭和50年）、56ページ。

（60）鳥居飽田「航海論」『東京経済雑誌』明治23年 4月26日。

（61）加地、前掲論文。

（62）たとえば、運輸日報社『明治運輸史』運輸日報社（大正 2年）、「海運の部」、25 ページ。

（63）服部、前掲論文、27ページ、および堀江保蔵「明治十年代の海運業」堀江保蔵〔編〕『海事経済史研究』海文堂（昭和42年）、154～157 ページ、参照。

（64）加地、前掲論文。

（65）下條哲司「日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型」『経済経営研究年報』第28号(I)(昭和53年)、参照。

（66）下條、前掲論文。

（67）フェイル、前掲書、248～260 ページ、および、角山 栄『茶の世界史』中央公論社（昭和55年）、111～115 ページ、参照。

（68）『通商彙編』（明治17年・下）〔サンフランシスコ〕「公報第三五号、日本硫黄」、参照。

（69）畝川、前掲書、117 ページ。

（70）フェイル、前掲書、269～271 ページ。ティー・クリッパーとしては蒸気船に譲ったカティーサークも、豪州航路のウール・クリッパーとしては長く活躍している。杉浦 昭典『大帆船の時代—快速帆船クリッパー物語—』中央公論社（昭和54年）、146～180 ページ参照。

（71）三和良一「海上輸送」松好貞夫・安藤良雄〔編著〕『日本輸送史』日本評論社（昭和46年）、401 ページ、参照。

（72）『通商彙編』（明治15年）〔メルボルン〕「第二号、日本豪州両国間貿易報告」明治15年1月 3日発、エ、マークス。

（73）『通商彙編』（明治16年・上）〔メルボルン〕「千八百八十二年同港貿易景況報告」

明治16年1月2日発、エ、マークス。

(74)『通商彙編』(明治17年・上)〔メルボルン〕「第二号、麦晋府貿易景況」明治17年1月17日発、エ、マークス。

(75)『通商彙編』(明治14年)〔ベルリン〕「在伯林日本領事『ウォルフソン』ヨリ商況報告ノ訳」明治14年10月26日発。

(76)『通商彙編』(明治16年・下)〔ハンブルグ〕「欧羅巴ノ一商社ヲ経テ日本米ヲ特売セシムル事ニ付建言」、「汽船往復ヲ欧州ト日本ノ間ニ新設スル事ニ付建言」明治16年6月7日発、マルチン・バルチャルド。

(77)『通商彙編』(明治17年・上)〔ハンブルグ〕「第五号(日独兩國ノ間ニ郵便線路開設ノ議)」明治17年5月15日発、マルチン・バルチャルド。

(78)『通商彙編』(明治18年・上)「第二七号」明治18年3月26日発、ジュリアス・シャーベルト。

(79)『通商彙編』(明治18年・下)〔サンフランシスコ〕「米国華盛頓部『タコマ』ノ新航路」明治18年9月2日発。

(80)『通商彙編』(明治18年・下)〔ロンドン〕「加奈太太平洋鐵道會社ノ景況」明治18年11月13日発。

(81) 同上。

(82)『通商報告』(明治20年6月20日)〔リヨン〕「仏国『メツサゼリー』郵船会社ノ補助金及其新航路」明治20年4月23日発。

(83)『通商彙編』(明治18年・下)〔リヨン〕「欧米各国商船ノ艘数並其噸数比較表」明治18年10月10日発。

(84)『通商彙編』(明治16年・下)〔サンフランシスコ〕「公報第七号、海運保護」明治16年8月3日発、立田 革。

(85)『通商彙編』(明治17年・下)〔アンウェルス〕「日本国ト白耳義国トノ交通ノ形状」明治17年3月21日発、ハヴニツ。

(86)『三菱社誌』(明治9年5月13日)東大出版会版(3)、192~194 ページ、『三菱社誌』(明治9年9月是月)東大出版会版(3)、397 ページ。

(87) 前掲、『岩崎彌太郎傳 下』、518 ページ。

(88)『三菱社誌』(明治8年1月18日)東大出版会版(2)、354~355 ページ。

表 1～6

表 1 三菱船の香港入港回数

明治	12年	13年	14年	15年	16年
頻度	6回	26回	26.5回	30回	27回

出所：『通商彙編』（明治17年・上）〔香港〕。

表 2 日本船の香港入港回数（明治16年）※

	船数	乗込人数	貨物トン数	平均貨物トン数 (トン数／船数)
三菱	27	1,973	31,277	1,158.4
その他	6		5,277	879.5
計	33	1,973	36,554	1,107.7

※ 『通商彙編』（明治17年・上）、〔香港〕により作成。

表 3、 香港に到着した船舶の所属国（明治16年）※

船籍国	船数	貨物トン数	乗込人	船数（実数）	
	(%)	(%)	(%)	明治16年	明治17年
米国	2.71	3.46	1.98	92	133
安南	0.09	0.01	0.03	3	—
オーストリー	0.44	0.72	0.52	15	12
英国	69.87	73.62	71.49	2,375	2,364
中国*	5.44	4.98	6.22	185	32
デンマーク	0.85	0.25	0.36	29	11
オランダ	0.79	0.91	1.27	27	24
フランス	5.15	6.23	9.38	175	103
ドイツ	10.74	7.21	5.11	365	443
ハワイ	0.03	0.02	0.01	1	0
イタリア	0.06	0.04	0.02	2	2
日本	0.97	1.06	1.35**	33	16
リベリア	0.03	0.02	0.01	1	0
ノルウェー	0.24	0.13	0.08	8	4
ポルトガル	0.06	0.04	0.03	2	0
ロシア	0.47	0.43	0.45	16	4
シャム	0.38	0.19	0.19	13	14
スペイン	1.56	0.73	1.49	53	40
スウェーデン （ベルギー）	0.12	0.04	0.02	4	0 1
総計	100.00	100.00	100.00	3,399	3,203
総計（実数）	3,399	3,450,428	145,866		
中国形船(%)	713.68	53.65	216.24		

※ 『通商彙編』（明治17年・上）〔香港〕、により作成。

* 中国形船をのぞく。

** 実数 1,973人。すべて三菱船乗込人。

表 4 ウラジボストーク商船入港表（明治16年）※

日本からウラジボストークへ	
三菱郵船	9
協同会社帆船（為朝丸）	1
大阪協同商会帆船（同福丸）	1
露国汽船	2
英国帆船	1
米国帆船	1
小計	15
日本以外の地からウラジボストークへ	
露国郵船	7
露国汽船	8
独国汽船	6
独国帆船	3
英国汽船	2
英国帆船	2
ハワイ帆船	1
三菱雇汽船	1
小計	30
総計	45

※ 『通商彙編』（明治17年・上）〔ウラジボストーク〕、184～186ページより作成。

表 5 三菱明治16年運賃精算総計勘定書（線別構成比）※

単位：パーセント

船路	荷物運賃	政府荷物運賃	船客運賃	合計
上海線	13.0		34.1	18.2
米国輸入	0.6		0.8	0.7
香港線	6.7		1.4	5.2
浦汐線	1.7		1.4	1.6
四日市／	0.0		0.9	0.3
熱田線				
内国線	77.9		61.4	72.2
各線路*		100.0		2.0
小以**	100.0	100.0	100.0	100.0

※『三菱社誌』東大出版会版（11）、262 ページにより作成。

* 政府荷物。

** 追加高が含まれていない。

表 6 三菱明治16年運賃精算総計勘定書（貨客比率）※

単位：パーセント

船路	荷物運賃	政府荷物運賃	船客運賃	合計
上海線	51.1		48.9	100.0
米国輸入	68.4		31.6	100.0
香港線	93.0		7.0	100.0
浦汐線	76.9		23.1	100.0
四日市／	3.2		96.8	100.0
熱田線				
内国線	77.7		22.3	100.0
各線路*		100.0		100.0
小以**	71.8	2.0	26.2	100.0

※『三菱社誌』東大出版会版（11）、262 ページにより作成。

* 政府荷物。

** 追加高が含まれていない。

第2章 明治初期の海員問題

—明治10年代における断片的報道—

1 はじめに

領事とは、接受国において、派遣国の国民の主として通商上・経済上の利益を守るために任命された在外機関である。着任にあたっては、接受国元首による認可状を地方当局に示し、領事管轄区域において当局と交渉した。その任務、特権、地位は通商航海条約、領事条約に定められた。本国から派遣された専任領事を本務領事といい、接受国の住民のうち、領事任務を委嘱されたものを名誉領事という。

領事の職務は駐在地において、自国民の通商上の利益を保護拡張し、また、救助を要する自国民の保護にあたるが、このことは海運上の諸事項と関連をもつことになる。一般に、領事は派遣国の船舶乗組員に援助を与え、また監督、検査を行う。さらに、それらの船舶乗組員の間における紛争の調停にあたる¹⁾。

特に明治時代に日本海運が発展しようとしている時期においては、領事と海運の係わりは無視することのできない意義をもつように思われる。そ

1) 領事制度、領事報告全般については、角山 榮〔編著〕『日本領事報告の研究』同文館、昭和61年、所収の諸論文参照。

のこの一端についてこれまで若干の検討を行なってきたが²⁾、本稿においては、海運と領事の関係を探る一環として、明治10年代の『通商彙編』掲載の領事報告に現われる日本船員をめぐる記事、特に脱船に関する断片的情報を紹介したい。しかし、まずはじめにフェイルによりつつ脱船現象について述べよう。

18世紀において西インド航路の英国船員の労働環境は極めて苛酷なものがあつた、とフェイルは伝えている³⁾。そこで用いられている言葉は、壊血病、黄熱病、高い死亡率、無思慮、残忍さ、規律の弛緩、墮落、強制徴募の恐怖、低賃金、賃金支払いの遅延、等である。このように苛酷な状況に対して、

当時、海員が好んで用いた遣り口は、西インド諸島への往復航海に雇傭契約を結んで乗船しておきながら、契約した船を脱走し、脱船とか黄熱病とかで手不足になった船を見付けて、その船長と賃金の全額支給を受ける条件で本船の復航に乗組むことを契約するという巧妙な仕方であつた。

と、フェイルは述べている⁴⁾。ここにおいては、脱船が当然ながら、詐欺的行為であることと、またひるがえって苛酷な労働環境に対する船員の反抗であることとの二面が指摘されている。

また、さらにフェイルは、

2) 拙稿「領事報告にみる日本船の海外進出」同上書、参照。

3) C. アーネスト・フェイル『世界海運業小史』（原著、C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, George Allen & Unwin Ltd. 1933.）佐々木誠治〔訳〕、日本海運集会所、昭和32年、231 - 232 ページ。

4) 同上書、233ページ。

部下乗組員の給食・給与に十分な配慮をはらったケリーのごとき船長でさえ、乗組員の補充のためには、しばしば、誘拐的行為に訴えざるを得なかった。

と述べている⁵⁾。当時、専門的な船員誘拐業者すら成立したようである⁶⁾。

以上の様なことは、18世紀という船員労働の暗黒時代における奇現象であらうか。それは必ずしもそうではないようである⁷⁾。たとえば、今世紀初頭の英国海事誌がドイツ海運業について語るところの中には、米国諸港、特に太平洋沿岸諸港において往時は英国船舶の見習海員が、また近時においてはドイツの練習船乗組生がしばしば脱船することが伝えられている⁸⁾。ただしこの場合の脱船は、船員不足による、引抜きが原因である。

責任の所在が何処にあるかを別にして、明治初期のわが国における船員の規律についても種々問題が指摘されている⁹⁾。明治期の船員の一部には

5) 同上書，234ページ。

6) 西巻敏雄『日本海上労働運動史』海文堂，昭和44年，7ページ。

7) 同上書，5-8ページ。

8) 通信省管船局〔訳〕「独逸海運業の進歩」通信省管船局，明治36年（明治35年11月発行のノーチカル・マガジンよりの翻訳）。なお，1850年頃についてはBen Lineにおける脱船の記述が興味深い。この点については，近藤美作「Ben Lineの創業の頃」『海外海事研究』1991年5月号，参照。

9) 船員労働に関しては，笹木 弘『船員政策と海員組合』成山堂，昭和37年，山本泰督『船員の雇用制度』神戸大学経済経営研究所，昭和40年，土居智喜『海上労働講座』成山堂，昭和42年，小林正彬『海運業の労働問題』日本経済新聞社，昭和55年，を参照させていただいた。

職長からの借金取立てを逃れるため、寄港地において脱船するものがあったようである¹⁰⁾。

反抗としての脱船もまた、わが国においても考えられる。直接脱船に関連してではないが、笹木教授は、日清戦争後、船員が自負心を高め、規律上の問題をおこしたことを指摘しておられる¹¹⁾。

わが国の明治初期においては、普通船員は不足しておらず、船員誘拐業の記録はないようであるが、後で述べるように、誘拐的行為は存在したようである。

以下においては、海外におけるいくつかの重要港湾につき、領事報告に見られる船員記事の語るところを紹介しよう。

2 上 海

上海は、日本にとってまず海外へ至る重要な階梯となったものである。文久2年(1862)、すでに幕府は官営貿易のため千歳丸を上海に派遣している。これには、高杉晋作や五代友厚も参加している¹²⁾。なお五代の場合、資格は水夫としてである。

明治3年には、実質的に領事の役割を果たすために、品川忠道が外務大録として上海に派遣されている。明治8年より三菱会社は上海命令航路を担当し、週一回の定期航路を開設している。また、10年には三井物産の上海

10) 西巻、前掲書、8ページ。

11) 笹木、前掲書、8ページ。

12) 宮本又次『五代友厚伝』有斐閣、昭和56年、13-23ページ

支店が設置されている。当時における上海航路の重要性は明らかであろう。多くの人々が上海を通じて外国へ出掛けていった。また船客ばかりでなく、貨物輸送における重要性は、特に石炭輸出の関連において解明されている¹³⁾。

上海領事報告には直接海運に関するものはあまりない。しかし、明治14年の報告には、興味深い点がある。それは日本人船員に関することである。まず以下に品川総領事から合衆国領事にあてた書簡を引こう¹⁴⁾。

(別紙)

○第式百九拾五号訳文

一書拝呈然ハ我国船ヨリ我国海員脱走事件從來屢々差起リ何分右脱走人之行衛探索方行届兼候処必竟右脱走人最後之雇止証書ヲ所持セスト雖モ容易ニ彼等ヲ他国之船舶ヘ雇入ラレ候ヨリ相生シ候事ト存候故ニ向後ハ右様数度之脱走ヲ防拒シ而シテ拙者ハ是レヲ処分スルノ正格ヲ得ン為メ左之ニケ条ヲ貴下之船舶委員ニ御通達被下度候

第一条 合衆国船ヨリ雇止セシ日本国海員ヘ雇止証書ヲ付与スベキ事

第二条 当館或ハ他港之領事館ヨリ付与シタル最後ノ雇止証書ヘ拙者加印セシモノヲ所持スル日本海員ノミヲ雇入スベキ事

右之条件ハ合衆国人民ヲ日本国船ヘ雇入雇止スル等ノ節ニモ必ス注意取行可申此段御依頼旁申進候他

13) SUGIYAMA Shinya (杉山伸也), *Japan's Industrialization in the World Economy: 1859-99*, Athlone Press, 1988.

14) 『通商彙編』(明治14年)〔上海〕「第四号」明治14年2月19日発、品川忠道。

千八百十一年二月九日

日本国総領事品川忠道

在上海

合衆国総領事オー、エン、テンニー貴下

報告書によれば、日本人船員がしばしば脱走しており、問題になっていること、その原因は、脱走船員が他国の船舶に容易に職をみつけることができること、であることがわかる。そして、その防止策として、船員を解雇する時には雇止証書および給金を船員の国籍国の領事館に渡し、本人を領事館に出頭せざるをえなくする、ということが述べられている。この問題の背景として、第一に、海員の労働市場が国際的に自由なものであること、第二に、雇用はしばしば一航海ごとに終了する、といったことがある。

日本人が外国船に船員として乗込む例は、幕末からみられる。たとえば、文久3年(1863)に、伊藤博文と井上 馨はジャーディン・マテソン社の手配により英船に乗り、船員教育を受けつつ上海からロンドンまで直航している¹⁵⁾。

脱船はどこの港でもおこりうるが、上海は当時香港とならんで極東でもっとも各国船舶の輻輳する国際港であり、脱走した水夫が次の職を見つけるのが容易なところであった。したがって日本領事にとっても対策をせまられる問題であったのであろう。日本領事の申入れに対して、米国領事から同意の回答が寄せられている。また、ドイツとも同様の訂約が成立する。英国との間には、米独にさきだち、すでに船員の取扱に関する訂約が

15) 春畝公追頒会『伊藤博文伝』原書房、昭和45年(原本、昭和18年刊)、上巻、105
111ページ、参照。

16) 前掲、上海領事報告。

成立していた¹⁶⁾。さらに、このような訂約は双務的なものであるから、日本船においても船員の雇入・雇止に関して当然同様の手続を踏まねばならないことになる。この点に関して報告は、「三菱会社並ニ三井物産会社等へ懇切諭達相成候様………」と述べている。ここで三菱があげられているのは当然としても、三井がならべてあげられていることは、三井が、すでに海運においてもその存在を重視されている、という意味において興味あることである。

なお、国内的には、明治12年2月19日太政官布告第九号で西洋形商船海員雇入雇止規則が公布され、8月16日施行された¹⁷⁾。これは内務省が管轄した¹⁸⁾。

3 香 港

天保2年(1842)、アヘン戦争にともなう南京条約の結果、香港は割譲され、英領となった。僅か三年後、弘化2年(1845)、早くも邦人4名が来香し、一人は裁縫屋に、また一人は唐物屋になって、香港で一生を終ったといわれる。もっとも、これは漁船員の南洋における海難にともなう偶然的なものであったようである¹⁹⁾。明治6年、日本領事館が開設され、林道三郎が副領事となっている。当時在留邦人としては僅か一、二の商人

17) 笹木、前掲書、54ページ。小林、前掲書、15ページ。

18) 西巻、前掲書、6ページ。

19) 奥田乙次郎『明治初年に於ける香港日本人』台湾総督府熱帯産業調査会、台北、昭和12年(復刻、芳文閣、昭和59年)、20ページ。

があったにすぎないが、明治6年に日本軍艦龍驤が香港において完成し、引渡されている。また明治7年には、軍艦春日が来香している。副領事林の在勤は短く、明治7年には安藤太郎が副領事として着任している。安藤の仕事はさしあたり台湾出兵にともなう事務であったようだ。そして、当時蕃地事務局長官を兼ねた大蔵卿大隈の目は早くも日本の海外進出へと注がれていた。出兵に際し三菱が用いられ、その海運発展の基礎となったことは周知のことであるが、同時に、経済的南進の第一着として、まず貿易銀の発行が明治7年に開始され、大隈から安藤に対し、その南洋における流通を助力すべき指示が与えられている。

また、この当時、外国船に乗組む日本人水夫も少なくなく、その中には、苛酷な労働条件に不満をもち、領事館に援助を求めるものもあった。そのため、明治8年には、在外公館中に海外難民救助費なる費目が設けられた²⁰⁾。問題は、かれらが旅券ももたず、雇用契約書もなく、外国船の船長にどこまで責任があり、日本人水夫の言い分がどこまで正しいのか判断しがたいことであった²¹⁾。

明治11年の三井物産の香港支店の開設は、大隈の貿易銀流布政策の強化に伴うものであった。さらにまた同年、南清貿易助成機関として廣業商会香港支店が政府補助の下に設立された。この廣業商会は中国直貿易を目指すものであった。

三菱の香港航路は明治12年10月に開設された²²⁾。これは政府命令航路として始ったものではなく自営航路であり、その後も命令航路にはなっ

20) 同上書、30～31ページ。

21) 同上書、45～46ページ。

22) 前掲、拙稿参照。

いない。二週一回であり、使用船は、『三菱社誌』によると新潟丸(2,032総トン) および高砂丸(2,122総トン) であるが、領事報告によれば隅田丸(1,411総トン) も使用されている。これら三隻は上海航路の開設に際し駅通寮から下渡されたものである。新潟丸と高砂丸は、明治10年、老朽化した機関を撤去し、帆船に改造されて英国に遣られ、新しい汽船として改造された。ちなみに、この航海の際、商船学校生徒の実習、造船留学生の派遣、といったことも併せ行われた。

なお重要なことは、この商船学校生徒の中に、伊東治三郎、山田 毅、中山信成、吉田有稔(年) の4名がおり、かれらは英国においてセーラーズ・ホームに寄宿し、英国における船員福利事業を詳しく調査し、かれらの報告により、明治13年8月、日本海員掖済会が成立し、普通船員の近代的教育と労働事情の改善への努力が始まるのである²³⁾。

さらに、これらの航海に際し、三井の扱いによりロンドンへの官米輸出が行われている。この航海は、将来における欧州航路開設の為の実験としての性格を持っていたようである。新機関の設置の終わった新潟丸は11年11月25日、高砂丸は12年2月22日に横浜に帰港している。これらの新鋭船が香港航路に投入されたわけである。

明治13年3月には、香港で三菱汽船の船員が酔いつぶれて船の出帆に遅れ、領事館に保護を求める、という事件があった。三菱側は、船員の怠慢による不帰船は、現地解雇の正当理由になると主張したが、安藤領事は、在外邦人保護の趣旨で三菱側の費用負担による送還を主張し、最終的には交渉に成功している²⁴⁾。

23) 小林、前掲書、46～58ページ。

24) 奥田、前掲書、113, 145ページ。

ところで、明治13年4月7日の調査によると香港在留の日本人水夫は3名となっている。これらは、三菱の水夫ではなく、外国船に乗組んだものであろう²⁵⁾。また、明治19年6月7日の調査によると、インド人の経営する日本人相手の船員宿が2軒あり、16名が宿泊していた。これらは、外国船に雇われる口を捜していたものと推測されている²⁶⁾。

4 ニューヨーク

米国に関しても、やはり明治14年には、日本人船員をめぐる事件の報告がニューヨークから入っている。これによると²⁷⁾、

二月二十八日当府バックストリート四拾貳番地オークスト方ニ寄宿セル大分県平民水夫業矢野政平ナル者同所楼上ニ於テ彼我同業人打寄閑談雑話ノ央黒人スミットノ所持ノ短銃ヲ戯レニ発射セシニ不計モ実丸装置シアリテ政平ノ胸部ニ命中シ即死セシ報ヲ得直ニ出張セシニ死体ハ既ニコロ子ル公庁ニ引取りシトノ事ニ付同公庁ニ至リ驗ス

とある。すなわち、大分県出身の水夫がニューヨークで米国の水夫等と雑談している最中に銃弾を胸部に受け、死亡したという事件を伝えたものである。領事頼川君平は代言師ティロル氏を同伴し、事件の審問に参加している。審問の結果、不慮の事故であり、故殺ならずとして陪審は無罪を判

25) 同上書，111 ページ。

26) 同上書，188-202 ページ。

27) 『通商彙編』（明治14年）〔ニューヨーク〕「明治十四年在紐育日本領事館第十年報」明治14年2月19日発，頼川君平。

決している。

当時、日本船がニューヨークまで回航するということは考えがたいので、この水夫は外国船に雇用されてニューヨークにまで至ったものであろうか。さらには、上海等で日本船を脱走して米国船に乗組んだ、というような場合も想像されるかもしれない。

なお、ニューヨークには、明治8年にすでに、日本人が商店を開いていたようだ²⁸⁾。また明治15年頃には、ニューヨークにおいて日本製の日傘が大流行で、うちわ、扇子、小判、あんどんも装飾品として人気を得ていた²⁹⁾。

先に引用した報告の後の部分に、静岡県平民経業師小出寅之助所持の旅券航海中紛失のため旅券再交付、東京都南葛飾郡請地村平民経業師粟田勝之進所持の旅券外手荷物一同を盗取られしたため旅券再交付、という記事がある。経業師とは軽業師のことであろう。幕末から明治初期における日本人の海外進出としては、娘子群とならんで芸能人が著名である。ニューヨークにおいてもこのことは裏書されているのである。そして、数の上でいうなら、水夫は一層多かったであるまいかと想像されるのである。船員として渡米した著名な例としては新島 襄の場合が指摘されている。かれは、まず船員としての訓練を積み、さらに米国船の船長の給仕として元治元年(1864)渡米しているのである³⁰⁾。なお、船員として米国より帰国し

28) 入江寅次『邦人海外発展史(上)』原 書房、昭和46年(原本昭和17年刊)、5 - 6 ページ、参照。

29) 『東京経済雑誌』134号、明治15年10月21日。

30) 新島 襄「私の若き日々」『日本人の自伝 3』平凡社、昭和56年、および同書所収の武田清子教授の解説、参照。

た例としては、土佐の漁船員中浜万次郎の事例がある。かれは、嘉永2年(1849)に米国東海岸より船員として帰国の途にむかい、途中、ホノルル駐在米国領事の援助などもえて、嘉永4年(1851)、日本に到着した。

5 メルボルン (シドニー)

名誉領事、すなわち各国において日本人領事が置かれず、かわりに当該国在住の有力者の中から任命された領事からの報告には海運に触れるところが少なくない。ただし、日本人領事の置かれていない地からの報告であるから、当然のことながら、直接に日本船に関するものはあまりない。例外はメルボルンである。明治14年4月9日発のマークス領事の報告は日本軍艦龍驤の安着をつたえている³¹⁾。

龍驤にひきつづき、同年8月13日発の報告には謙信丸のシドニー安着が つたえられている。謙信丸は東京風帆船会社の帆船である。東京風帆船会社は、三菱の「横暴」に対抗すべく益田 孝が主唱者になり、渋沢栄一が肝煎役になって、明治14年1月24日に開業されたものであり、北前船主のほか大倉や川崎も発起人となっている³²⁾。14年の謙信丸の豪州航は邦人による遠洋帆走の嚆矢とされる。謙信丸は1873年に建造された木質三本マ

31) 『通商彙編』(明治14年)〔メルボルン〕「無号」、明治一四年四月九日発、エ、マークス。なお、マークスの興味ある経歴と活動に関しては、角山 榮「明治十三年のメルボルン万国博とアレキサンダー・マークス名誉領事」『経済理論』第183号、昭和56年9月、参照。

32) 前掲、拙稿参照。

ストの帆船で、総噸数は335トンであった。

ともすれば、明治の海運については、蒸気船が専らであるような錯覚に陥りやすいが、西洋型帆船の重要性もまた無視することができない。特に、明治10年、西南戦争のおりに吹き続けた南の風は、「西郷まぜ」と呼ばれ、大和型帆船に対する西洋型帆船の優位を歴然と知らしめた³³⁾。同年、汽船船腹量49,105純トンに対して13,648純トンにすぎなかった西洋型帆船船腹量は急激に増大し、13年から16年までの間、汽船の船腹量を上回り、帆船の時代を現出する³⁴⁾。これは、むしろ世界における海運状況に適合的なものであった。19世紀を通じて蒸気船は発展しつづけるが、帆船も同様に発展している。なお、日本郵船が帆船を全廃したのは明治24年であり、世界の船腹統計において汽船が初めて帆船を凌駕するのは26年である。

オーストラリアは帆船の残存によって著名であり、定期帆船すら頑強に残存した。このオーストラリアへ航海したという点でも謙信丸の例は興味あるものである。

先のニューヨークで死亡した日本人水夫は脱走船員とは断定できないのであるが、明確に日本人船員の脱走を伝えているのは、同じ明治14年の

33) 下條哲司「日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型」『経済研究年報』第28号(Ⅰ)(昭和53年)。なお、大和型帆船の性能に関しては、これまで過小評価されているとする研究がある。安達裕之「近世における廻船の発達」『講座・日本技術の社会史、第八巻、交通・運輸』日本評論社(昭和60年)、209-211ページ、参照。

34) 下條、前掲論文。

35) 『通商彙編』(明治14年)〔メルボルン〕「第三十六号」、明治14年9月12日発、エ、マークス。

マークス領事の謙信丸に関する報告である³⁶⁾。同報告は、

謙信丸ノ船長矢部氏ハ其水夫ノ一人今井ト申者該船ヲ脱走被致候趣ヲ
「シドニー」府ヨリ拙者迄報知被致候然ル処当館ノ管轄ハ該府マテニ
及ハサルノ故ヲ以テ本件ニ付テハ拙者ハ何ノ御役ニモ相達不申実ニ右
様ノ場合ニ於テ拙者ノ情態ハ所謂靴ヲ隔テ痒ヲ搔クノ有様ニ有之候因
テ若シ果シテ拙者ノ職務ヲ一層有用ナラシメンニハ宜シク拙者ノ管轄
ヲ広メ全豪州及ヒ「ニュー・ゼaland」州ニ相達候様致度候敬具

と述べている。すなわち、今井という水夫がシドニーにおいて脱走したのである。

謙信丸は、五月に横浜を出航し、八月シドニーに到着したものである。日本人のみをもって西洋型帆船で遠洋に航海した最初の例である³⁶⁾。このような名誉ある航海によりシドニーに到着した船からも脱船者がでてゐることは興味深い。

謙信丸の場合の脱船理由はわからないが、このような手段で日本人が海外への渡航をはかったということは考えられないであろうか。

謙信丸の主な積荷は早付木（マッチの一種）と米であった。同14年には、謙信丸のほか英船四隻が米を積んで日本からオーストラリア入港している。マークスは15年年頭の報告で、その他考えられる有望商品として茶をあげている³⁷⁾。そして日本物品は日本人所有船で当地に輸入し、帰航にあたって日本向け石炭を舶載するならば、外国船と競争できるだろうという

36) 服部一馬「明治前期における三菱と三井（四）」『経済と貿易』83号，昭和38年9月，および堀江保蔵「明治十年代の海運業」堀江保蔵〔編〕『海事経済史研究』海文堂，昭和42年，参照。

37) 前掲，拙稿参照。

意味を述べている。17年の報告書においてもマークスはたびたび直航路開設の提言を行っている。そして、具体例として、清国船の船積表なども添えて参考に供している。この清国船は、招商局の船舶であろう。中国の洋務運動における近代化の積極策は海運においても顕著であった。今日における中国系海運隆昌の原因の一端であろうか。

6 おわりに

以上、本稿は、フェイルの所説との関連において、領事報告にみられる脱船についての断片的情報を紹介したにすぎないが、それを要約すると、

- (1) 日本人船員に関しても明治10年代に脱船現象がみられること。
- (2) それは、日本船に雇われた日本人船員の場合もあり、また、外国船に雇われた日本人船員の場合もある。
- (3) 原因としては、外国に見られるように、雇用上のもめごとの場合もあり、また、船員不足に起因するものもある。

ということである。

最後に、推測であるが、脱船の中には、海外渡航の手段として船員の身分を利用したものもあるのではなかろうかと思われる。船主あるいは船長の了解のもとに旅行の手段として、船員となる事例が珍しくないことは、上に述べたごとくであるが、さらには、このような了解なしの場合は、脱船という形態もありえたのではなかろうか。つまり、日本人船員の脱船においても、渡航手段としての脱船という事例もありえたのではないであろうか。これらは、船長および船主にとっては、極めて遺憾なことには違いないが、脱船現象の解釈については、専ら労働規律、雇用問題として捉え

るばかりでなく、如上のごとき要因をも視野においておく余地があるのであるまいか。もとより、このようにいうことは、想像に過ぎないのではあるが、著者は、手掛りとなる最近の事件を耳にした。すなわち、某日本人船長の語るところによれば、ある外国人に司厨部船員として乗組んでもらい、一ヶ月半ばかりたって香港より名古屋港に入港したところ、かの船員に脱船されたというのである。この場合、この外国人は、日本渡航のため、船員として日本船に乗組んだものと考えられているのである。

第3章 日清戦争前における日本海運の近海進出

—領事報告に見る諸相—

はじめに

1. 華北への航路

イ. 天 津

ロ. 芝 罘

ハ. 牛 荘

2. 南方への航路

イ. 香港への臨時航

ロ. マニラ航路と華南の諸港

ハ. 香港における新しい傾向

ニ. 日本船の香港進出をめぐる諸困難

おわりに

はじめに

明治以降における日本船の海外進出は政府の支援を受けた三菱の上海航路の開始（明治8年）をもってその緒についたとってさしつかえないであろう。三菱は、さらに自営香港航路、命令ウラジウォストーク航路の経営をも行っている。明治十年代において三菱は海運において独占的と形容できる程の大きな存在となる。しかし、他の船主による海外進出もまた無視することはできない。三井は、政府の要請の下に商社活動を開始するが、それにともない不定期貨物船の運航を活発化させていく、特に近海アジアの港湾への石炭輸送は用船によるもののみならず、自社

船による輸送をも発展させることになるのである。その外、在来の船主たちの間にも、北前船主、瀬戸内船主を中心として、西洋形帆船あるいは蒸気船を購入し海運の近代化に対応していこうとする船主たちも少なくなく、その中には早くも海外へ目を向ける者もあったのである。特に明治14年に成立した東京風帆船会社は、日本人乗組員によって西洋形帆船を初めて遠洋に運航し、オーストラリアへマッチや米の輸出を試みている。

これらの日本船の海外進出に関して、政府は強い関心を寄せていた。三菱に対しては、船舶の払下げ、補助金など、強力な保護が与えられた。また、見逃すことのできないことは、日本の在外領事が、様々な形で、日本海運の海外進出を支援していることである。

以上のことは、先に拙稿(1)(S. 61.10.8 海運経済学会に於て発表)において検討してきたことである。本稿においては引続き、『通商彙編』、『通商報告』、『通商彙纂』に掲載された領事報告によって、郵船成立後の日本船の海外進出について検討する。その際、明治27年の『日本郵船会社事業監査一斑』(2)、によって判明する郵船の成立初期における活動状況に関する情報を併せ見ることとする。本論に入る前に、三菱と共同運輸の争いと、その結果としての郵船の成立について若干の説明をしておこう。

日本海運における三菱の独占的立場については、明治十年代、次第に批判の声が聞かれるようになっていた。明治14年の政変は、事態を一層複雑化していく。特に、明治16年、新たに政府および海軍の支援を受けて共同運輸会社が設立され、内外の航路において三菱に挑戦を開始した。

共同の成立には政争を初め、様々な要因があるが、一つの理由としては、政府後援のもとに大をなした三菱が期待程には海外進出に熱心でな

いという点があった。たとえば、前面に立って共同運輸を推進した農商務大輔品川彌次郎は、会社設立の趣旨説明の中で三菱が香港航路や朝鮮航路をともしれば廃止したがるのは、内国航路経営の利益にとらわれているからであるという意味のことを述べている(3)。さらに、共同運輸の航路計画には次のような海外航路が含まれていた(4)。

東京ヨリ大坂馬関長崎ヲ経テ上海	蒸気船	3隻	各2,500トン
東京ヨリ馬関釜山浦仁川ヲ経テ天津	同	2隻	各 700トン
函館上海間直航	同	2隻	各1,000トン
長崎ヨリ釜山元山津浦塩斯徳ヲ経テ函館	同	2隻	各1,000トン
東京神戸ヨリ香港厦門福建へ	同	2隻	各2,000トン

これらの計画航路がどの程度が実行されたかはわからない。共同運輸の船が、明治16年、ウラジウォストークに現れていることはすでに前稿で明らかにした。ただし、それはただ一度であり、定航化されたものとはおもわれない。他の航路についても同様であったのではなかろうか。しかし、このような海外航路の計画が政府の意図を体したものであったことは十分想像できるところである。

三菱と共同の競争はやがて殲滅戦の様相を呈することになる。しかし、結局妥協はなり、三菱の海運部門と共同運輸会社は合併し、明治18年、日本郵船が成立する。この際、注意すべきことは、三菱自体は海運業から発展したものではあっても、すでに、鉱山、保険、造船と多角化しはじめており、海運部門の切離しによって、いよいよその傾向は強められていったということであり、また他方、日本郵船は国策を担う海運会社、フラッグ・キャリアーとして純化されたということである。

【注】

- (1) 片山邦雄「領事報告に見る日本船の海外進出」角山 栄〔編著〕

『日本領事報告の研究』同文館，昭和61年。

- (2) 通信省管船局「日本郵船会社事業監査一斑」通信省，明治27年。
- (3) 「共同運輸会社」『東京日日新聞』明治15年7月15日，[小篠清根〔編〕『海運史料 上』二松堂，明治19年（復刻，芳文閣，昭和59年）255～256ページ]。
- (4) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社，昭和10年，38～42ページ，および『自由新聞』明治15年10月24日記事 [小篠，前掲書，192～193ページ]。

1. 華北への航路

イ. 天 津

郵船が発足してから開始された海外航路としては，まず明治19年2月に開始された天津航路があげられる(1)。いうまでもなく，天津は華北における最重要港湾であり，当時，貿易額において，上海，広東，漢口に次ぐ地位を占めていた(2)。

実は華北への定期航路は，過去に一度，三菱によって試みられたことがあった。それは明治9年5月13日に開始され，神戸を起点とし，芝罘，天津，牛莊に至るものであった。使用船は敦賀丸であり，回数は月1回であった。開始にあたっては，岩崎彌太郎から天津副領事池田寛治に対して，挨拶状が出されている(3)。しかし，この航路は僅か数ヶ月で閉止され，9月には閉航届が駅遞寮に出されている(4)。上海線とは異なり，旅客もなく，また貨物も集まらなかったのであろう。しかし臨時航は，その後なお行われた。表1にみられるごとく，明治11年に，三菱，13年，14年，16年に三井の天津入港が記録されている。三井の天津入港は，三

表1 天津入港日本船舶表※

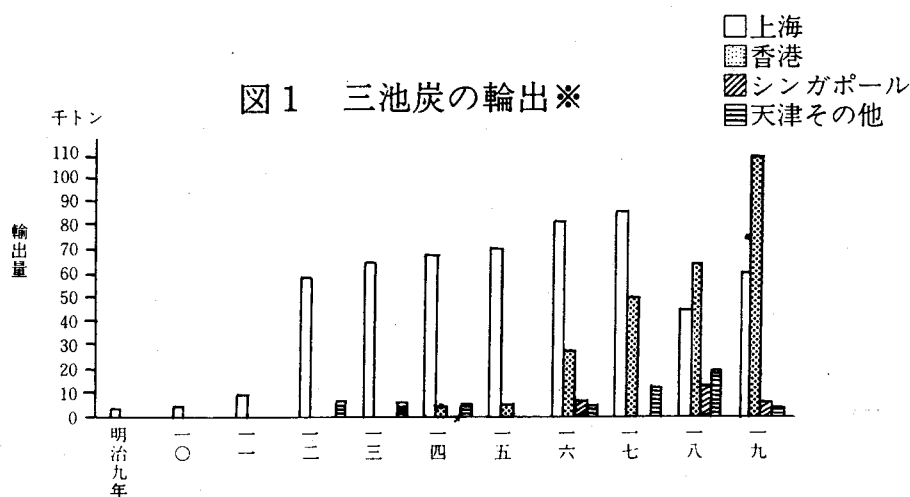
年	会社	船数	トン数	平均トン数
明治 9年	三菱	4	1,942.00	485.50
10年	—	—	—	—
11年	三菱	1	486.00	486.00
12年	—	—	—	—
13年	三井	3	1,398.00	466.00
14年	三井	1	466.00	466.00
15年	—	—	—	—
16年	三井	2	1,224.12	612.06
17年	—	—	—	—
18年	—	—	—	—
19年	郵船	16	8,086.00	505.38
	三井	2	1,008.68	504.34
20年	郵船	20	12,101.54	605.08
	三井	6	3,324.00	554.00
合 計		55	30,036.34	546.00

※『官報』（明治21年1月20日）〔天津〕「天津入港日本船舶表」明治20年12月17日付，により作成。

池炭の輸出に伴うものと考えらるべきであろう。三池炭は，図1にみられるごとく，明治12年以来，天津方面に輸出されている。

19年に郵船によりなぜ天津航路が開始されたかはわからない。当初，政府の命令航路であったわけではない。ただ，郵船成立の一方の当事者たる共同運輸が，天津線を計画していたことは先に述べた如くである。命令航路でなかったとはいえ，直隸湾に当り，北京の咽喉に位する天津への航路は，当然，日本政府の希望するところであつたろう。「日本郵船

会社事業監査一斑」によると（付表1参照），第1期（明治18年10月～19年9月）の航海数は10回に終わったが，翌第2期（明治19年10月～20年9月）には16回，第3期（明治20年10月～21年9月）には15回となった。そして，第4期（明治21年10月～22年9月）には計20回であったが，うち6回は政府命令航路として行われた(5)。



※三井船舶株式会社（編纂担当，高橋 威）『創業八十年史』三井船舶株式会社，昭和33年，39ページ，により作成。

郵船による航路開設について天津領事の関心の小さくなかったことは，その報告に十分窺うことができる。まず，明治20年6月29日付の報告は(6)，郵船における片荷の問題を心配し，

……本邦ヨリ天津ニ至ル間ノ貨物ノ装載少カラサルモ天津ヨリ本邦ニ向ケ装載スル貨物ハ甚ダ少ナク或ハ空船ニ「バラスト」ヲ積ミテ帰航スル事アリ故ニ来航ノ際ニ於テ幾分カ多数ノ船賃ヲ収メ帰路ノ不足ヲ補ハサルヲ得サルヨリ遂ニ其船賃高貴ニシテ装貨ノ減少ヲ来スニ至レリ去レハ天津ヨリ本邦ニ向ケ輸出品ノ僅少ナルハ商業者ニ取りテモ運送者ニ取りテモ非常ナル損失ヲ与フルモノニシテ目下北支那地方ニ於テ本邦輸出ニ適スル貨物ヲ探索シテ両者ノ不利ヲ補フハ甚タ急務ナル事ト信ス

と述べている。つまり，明治19年において，天津の日本からの輸入額は

50万両、日本への輸出額は1万5千両と推定され、貨物が著しく輸入に偏っており、その結果、運賃が高くなり貿易の拡大を妨げるといった、悪循環をおこしている。したがって、華北において、日本向の輸出に適するものを見い出すことが急務である、ということである。

そして、報告において、次のように天津からの輸入貨物の候補が示唆されている。

……聞ク所ニ拠レハ目下英、仏、独等ノ諸国ヨリ本邦ニ輸入スル「フラ子ル」ノ年額甚タ少ナカラス又タ紀州地方ニ於テ製造スル綿「フラ子ル」ノ高ハ一ケ年殆ド百万円ニシテ現今同地ニ於テ毛「フラ子ル」ヲ織出サントスルノ計画アリ且ツ各地方ニ於テ製絨業漸ク行ハレ其粗品ヲ需用スル極メテ多シト云フ若シ果シテ然ラハ北支那地方ハ毛貨ノ産出アリテ年々諸外国ニ輸出スルモノ其数甚タ多キヲ以テ本邦当業者中当地ニ於テ其材料ヲ購求シ之レヲ製造シテ以テ販売セハ其ノ利益ハ独リ製造業者ニ止マルノミナラス外国ヨリノ輸入ヲ防キ且ツ当地ニ在ル商業者ハ勿論運送者ノ利益モ亦タ莫大ナルベシ因テ茲ニ其羊毛及ヒ駱駝毛ノ見本ヲ購送シ併セ其景況ヲ叙述シテ以テ参考ニ供スベシ

すなわち、日本でかなりの量の毛織物が輸入されており、毛織物の国内製造もさかんになろうとしている。北中国は原料毛の産地であるから、これを輸入して毛織物を製造するなら、製造業者の利益であるだけでなく、輸入防遏になり、運送業者の利益にもなる、といっているのである。そして、北中国における羊毛、駱駝毛の生産、取引の状況について報告している。

これによってわかることは、第一に、天津に関しては日本の輸出はあるが、輸入は少なく、したがって、郵船の天津航路は片荷になっており、航路経営に問題があること。第二に、領事が、その対策として、天津からの輸入促進を計っており、具体的に輸入品目まで検討し、報告しているということである。因みに、現在、日本貿易振興会は輸入促進の為に

活動している。いうまでもなく、現在の貿易摩擦に対処するためである。理由は異なるにせよ、当時、領事が、輸出促進ばかりでなく、輸入促進を計ることもあったのであり、それが海運活動に対する援助としてであったという点で興味あるものである。

さらに、明治22年5月11日付の天津領事報告は、開通後3年を経過した長崎天津間定期航路の効果をかなり詳細に論じており、『通商報告』に3回にわたって掲載された(7)。この報告は、分析のために、主として、明治17年から21年までの天津の貿易統計を用いている。そして、航路開通の効果として、第一に、天津の日本からの直接輸入が増大したことをあげている。明治17年の直接輸入額は123,778円であるのに対して21年には302,437円であり、増加額は178,658円となっている。しかし、17年は格外に輸入額の少ない年であるので必ずしも比較に適當でないとし、さらに14年から18年までの平均額、191,002円と比較している。それでもなお、11,435円の増加となっているのである。

次に報告が問題にしているのは、間接輸入との関係である。というのは、天津の輸入は外国から直接に天津港に輸入されるものにとどまらず、中国の他の諸港より天津に回送されるもの、すなわち間接輸入のものもあるのである。したがって、直接輸入の増大は、単に間接輸入からの転移によるものであり、両者をあわせた輸入全計は何ら増加をみないという場合も考えられるのである。しかるに、貿易統計には、そのような詳細は一切明らかにされていないのである。そこで、報告は、間接輸入について推定を行っている。それは、昆布、茶、銅、寒天、海參、の五品の統計に基づいている。初めの三品については、統計上、日本品の場合にはそれが明記されている。後の二品に関しては、明記はないが大部分日本品であると考えられるのである。したがって、この五品については、

直接輸入額と間接輸入額の推移が明らかとなるのである(8)。

また報告は、昆布を除く四品について、21年の直接輸入額における間接輸入からの転移額を推定している(9)。報告の考え方を式にすると、

$$\text{直接輸入の純増分} = (\text{21年の}) \text{ 直接輸入全計} - (\text{21年の}) \text{ 間接輸入からの転移額} - \text{航路開通前5年間の直接輸入の平均額},$$

となる。

次に、報告は、間接輸入の変化を推定しようとする。この場合も手掛りは昆布、銅、寒天、海参である。茶では、間接輸入は殆どなく問題にならない。四品の間接輸入額の変化は、今度は明治18年と21年の間の比較によって検討される。そしてこの場合、21年の間接輸入額については、先程計算された直接輸入への転移額が加算されている。したがって、

$$\text{間接輸入の純増分} = (\text{21年の}) \text{ 間接輸入額} + (\text{21年の}) \text{ 直接輸入への転移額} - (\text{18年の}) \text{ 間接輸入額},$$

と考えられている(10)。

以上の結果、直接輸入の純増分は37,875円と推定され、間接輸入の純増分はマイナス58,837円に推定されている。したがって、天津の輸入全計の純増分はマイナス20,962円ということになる。報告は、結論として、

……定期航路ノ開通ハ輸入全計ノ上ニ増加ヲ来タス事態ハサリシカ如シト雖ドモ若シ該航路ノ開通ナク直接輸入ノ増加アルナクバ輸入全計ハ一層減却シタルヤモ知ルヘカラス……

と述べている。

このような報告の結論はかならずしも説得的ではない。というのは、このような言い方は常にできるであろうからである。分析方法にも疑問がある(11)。輸入額の変化を説明するものとしては、日本側にも天津側にもさまざまな要因があるであろう。専ら航路開通に注目する方法には限

界があると思われる。例えば、明治21年においては輸入が大幅に減少しているが、これは華北における凶作が影響したものである。しかしながら、今日的観点から分析に関して批判はあり得るにせよ、領事が航路開通の効果を真剣かつ熱心に分析しようとしている事実を疑うことができない。このことこそ最も注目すべきことである。

将来有望な天津への輸出品目として、報告は、材木、黄燐マツチをあげている(12)。さらに、将来試むべきものとして綿布類をあげている(13)。報告は天津から日本への輸出についても簡単に触れている。従来、直接輸出は殆ど皆無であったが、航路開通以後、増大を示していた。それでも、その額は輸入の一割程度であった。この点が問題とされ、将来の有望品目として、先に紹介した領事報告の場合と同様に、羊毛および駱駝毛があげられている。もっとも、現実の推移としては、ドイツの技術を導入した日本の毛織物製造業にとって中国の羊毛は不適當であり、オーストラリアの羊毛に依存することになっていくのである。

報告においては、天津における日本人商店の動きについても、表を示し、「斯ノ如ク現今ハ四商店ニ減シタリト雖モ航路開通前ニ比スレバ尚三商店増加セリ又タ四商店ノ外日本人商人ノ居留セルモノ二三名アリ」と述べている。しかし、日本商人の活動にとっての障害として、中国の商業機構に外国商人が入込むことが困難であるということをあげ、その事情を縷々説明している(14)。そして、外国人に不利な商業機構のため、天津における日本商人の発展には望みが少ない、というのがこの問題に関する報告の結論である。

この天津航路は、勿論、天津のみを目標として経営されたものではない、釜山や仁川といった朝鮮の港、華北における最良の港である芝罘との関係も極めて重要である。また、満州の港湾牛莊との間の航路も天津

航路の姉妹航路として発展してゆく。朝鮮諸港は明治20年代に日本海運の掌握するところとなるが、すでに優れた研究が存在するので⁽¹⁵⁾、本稿では触れず、次節では、芝罘、牛莊への日本海運の進出を検討しよう。

【注】

- (1) 前掲『日本郵船株式会社五十年史』86ページ。
- (2) 『通商報告』第116号（明治22年7月15日）〔天津〕「長崎天津間定期航路開通の効果（第115号続完）」明治22年5月11日付。
- (3) 『三菱社誌』（明治9年5月13日）東大版（三），192～194ページ，参照。なお、『三菱社誌』については，三菱社誌刊行会〔編〕により昭和54年から55年にかけて東京大学出版会から出版されたものを用いた。
- (4) 『三菱社誌』（明治9年9月是月）東大版（三），397ページ。
- (5) 前掲，「日本郵船会社事業監査一斑」によると，天津航路が命令航路となったのは，明治21年か22年のことである。これが正しいとおもわれるが，日本郵船株式会社『現代日本海運史年表』日本郵船株式会社（大正10年），20ページ，によると，年額一万五千円の補助金が発足当初から与えられ，したがって，当初から命令航路であったとうけとれるような書きかたとなっている。
- (6) 『通商報告』第29号（明治20年7月30日）〔天津〕「北支那地方産出綿羊毛及駱駝毛ノ景況並ニ其売買ニ関スル諸般ノ実況」明治20年6月29日付。
- (7) 『通商報告』第114，115，116号（明治22年6月28日，7月7日，7月15日）〔天津〕「長崎天津間定期航路開通ノ効果」明治22年5月11日付。
- (8) 昆布は，航路開通前も開通後も間接輸入が90%以上であり，大体において上海を経由している。輸入全計は伸びを示している。昆布の間接輸入に航路開通の影響は認められない。日本茶の場合

は、逆に、もともと間接輸入は少なく、開通後は全くなくなって
いる。天津輸入の日本茶は、長崎に集まる九州茶であるからであ
ろうと報告はみている。茶の輸入額も伸びを示している。銅の場
合、開通後直接輸入の比率が増大している。しかし、額は減少傾
向にある。寒天の場合、開通前には直接輸入は全くなかったが、
開通後、直接輸入の比率が増大している。海參も、開通後、直接
輸入の比率が増大している。

(9) これは、仮に17年の間接輸入比率が21年にもあてはまるもの
として、間接輸入から直接輸入への移転額を推計したものであり、
四品の合計は36,780円となっている。これらの五品のほかに、日
本から天津に輸入されるものとしては、磁器その他の雑貨がある
ので、それらについても、間接輸入から直接輸入への転移を考え
なければならない。そのため、報告は、四品における転移額を二
倍し、これをもって、21年において、直接輸入全額のうち間接輸
入から転移した価額としている。すなわち、73,560円である。こ
れを、21年の直接輸入総額、302,437円から差引くと、残額は
228,877円となり、この残額は、間接輸入からの転移を差引いた輸
入全計である。これから、さらに航路開通前5年間の直接輸入の
平均額、191,002円を差引くと、37,875円となり、これは間接輸入
からの転移を除いた純増分ということになる。

(10) 間接輸入については、四品しか数値はわからないのであるが、
この四品の合計は、18年と比べ21年においては、48,249円の減少
と計算される。四品以外で間接輸入されるものの額は21年におい
て60,000円程度と推測され、四品合計と同じ程度、すなわち15%
の減少をしたとすれば、その減少額は、10,588円となる。これを
四品の合計の減少額に加えれば、58,837円になる。すなわちこれ
が、間接輸入の減少額である。

(11) 報告の資料を用いて、天津の日本からの輸入の指数を表2のよ
うに作成してみた。

表2 天津の日本からの輸入額指数※

明治		17年	18年	19年	20年	21年
五 品 計	直接外国より	100.0	91.8	151.7	391.2	181.4
	清国諸港を経て間接に	100.0	102.6	155.3	93.8	94.4
	直接および間接の合計	100.0	100.5	154.6	149.0	110.5
日本からの直接輸入総額計		100.0	139.3	184.2	383.0	244.3
中国の日本からの輸入額総計		100.0	125.8	146.5	167.4	174.4

※『通商報告』第114号（明治22年6月28日）〔天津〕「長崎天津間定期航路開通ノ効果」明治22年5月11日付，により作成。ただし，中国の日本からの輸入に関しては，山澤逸平・山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社，昭和54年，により作成。

明治17年を100とすると，明治21年において，五品の間接輸入は94.4と減少しているのに対して，直接輸入は181.4と著しく増大している。間接輸入から直接輸入への転換がおこったという報告の判断はこの点からも支持されるであろう。さらに，五品の輸入全計の指数は110.5と増大しているのであるから，五品に関しては，輸入の絶対的な伸びがあり，直接輸入の増大は間接輸入からの転換に止まらないことは明らかである。五品以外のものをも含むところの日本からの直接輸入の統計は244.3であり，単に五品の場合よりも高い。だからといって，間接輸入をあわせた輸入総計が増大しているとは必ずしも言えないであろうが，当時中国全体の日本からの輸入は174.4と増大しているのであるから，その可能性は低くないと思われる。すなわち，華北の凶作に影響されているとはいえ，明治21年の天津の日本から輸入は報告の控目な見積りを上回っているのではないかと推測される。ただし，それをもっ

て、ただちに天津航路開通の効果とすべきか否かについての問題はなお残るであろう。

ところで、日本からの石炭輸入が行われていると思われることは先に述べた如くである。領事報告の分析にこの点が一切現れないのは、郵船の定期船の貨物である雑貨を問題にしており、主として不定期船貨物であると考えられる石炭が無視されているからであろうか。それとも、単に、統計上明らかでないためであろうか。この点も問題として残る。

(12) 材木については、すでに輸入されているが、「九州辺ヨリ風帆船ニテ廉価ニ輸入ノ道ヲ開カハ支那産ト競争スルニ於テ失敗ハナカルベシ」と述べている。また、燐寸については、天津に輸入されるものは、安全マッチではなく黄燐製であるから、日本においても輸出に限り、黄燐製マッチの製造を許可すべきだと述べている。

(13) そして、「金巾ノ如キハ本邦ニ於テモ近頃漸々製造ノ業起ラントスルノ有様ナレハ数年ノ内ニ外国輸出ヲ望ムヘキニアラズ然ドモ支那産棉布ノ如キハ今日ト雖ドモ模造スルコト難キニアラサルベシ」と述べている。

(14) 天津の商人と内地各所より来る客商の間の取引は、五月、八月、一二月の年三回決済による信用取引である。外国商人にとってこれら客商の身元等を知ることは困難なので、コンプラドーアとよばれる周旋人を雇うことを余儀なくされ、このことがまず費用をます原因となる。善良なコンプラドーアを見付けること自体困難を極めるのである。さらに、以上の理由で外国商人の取引は時間がかかり、貨物到着と同時に取引をすます中国商人に比べ、倉敷・火災保険料にも費用が余計にかかることになるのである。そして報告は、

我邦商人ハ二三年当地ニ滞在セハ「コンプラドーア」ナクトモ少々ノ取引位ニハ困難ノ事モナカルヘシ然レドモ運輸交通ノ不便ナル当地方ニ於テ内地各所ノ事情ニ通シ客商等ト直接

ニ充分ノ取引ヲ為スニ至ルマテハ数多ノ歲月ヲ要スルナラン
之ニ反シテ我邦ニ於テハ新聞紙ヲ手ニ取りテモ尚ホ商況ノ
一斑ヲ知ル程ノ便アリ故ニ天津商人カ日本ニ於テ貨物ヲ仕入
ルハ日本商人ガ天津ニ於テ貨物ヲ販売スルニ比スレハ易々
タルノミ天津商人カ之ヨリ益々直接輸入ノ仕組ヲ設クルヤ明
ナリ

と述べている。つまり、商業機構の事情によって、日本商人が中
国で充分の取引をできるようになるまでには多くの歳月を要する
のであるが、逆に中国の商人が日本で取引をするのは容易である、
と言っている。そして、その例として中国人の商人が北海道の昆
布を直接地元で買付けていることをあげている。これは、今日の
日本をめぐる貿易摩擦のなかで、欧米側が、日本に非関税障壁が
存在するとして非難する場合の論法と似ていないこともない。

- (15) 安 秉珪「李朝時代の海運—その実態と日本海運業の侵入—」
堀江保蔵〔編〕『海事経済史研究』海文堂、昭和42年、参照。

ロ. 芝罘(煙台)

芝罘は直隸湾に接する山東半島の港湾であり、郵船の天津航路の寄港
地となった。煙台ともよばれるのは、倭寇が猖獗を極めた時、狼煙をあ
げる台があったためである。山東半島は貧しい土地であり、港湾のヒン
ターランドとしては多くを期待されないところであった。しかし、芝罘
は港湾としての自然的・技術的条件は極めて優れており、さらに、満州
への輸送の中継基地となった。すなわち、芝罘に揚げられた貨物がジャ
ンク船等によって満州の諸小港に運ばれたのである。なによりも、芝罘
は不凍港であった。勿論、当時、満州最重要の港湾としては牛莊があっ
たが、天津と同様、冬季は凍結し使用不能であった。大連が満州の港湾
として浮かび上がってくるのは、日清戦争後、ロシアが租借し、築港を行っ
てからのことである。芝罘に日本の領事のおかれたのは明治9年のこと

表3 芝罘入港各国船舶隻数表※

		明治16年	明治17年	明治18年	明治19年	明治20年
英 国	汽船	894	947	783	915	1,060
	帆船	180	129	114	70	70
	計	1,074	1,176	897	985	1,130
ド イ ツ	汽船	58	108	166	242	172
	帆船	151	108	112	73	74
	計	209	216	278	315	246
フ ラ ン ス	汽船	0	0	0	2	8
	帆船	4	0	0	0	0
	計	4	0	0	2	8
デンマーク	汽船	0	14	0	4	6
	計	2	2	4	8	4
	帆船	2	16	4	12	10
スウェーデン、およびノルウェー	汽船	0	0	0	10	0
	帆船	23	5	8	12	10
	計	23	5	8	22	10
オ ラ ン ダ	汽船	0	0	0	2	0
	帆船	0	0	4	0	0
	計	0	0	4	2	0
合 衆 国	汽船	0	186	218	0	0
	帆船	11	0	0	10	2
	計	11	186	218	10	2
ロ シ ア	汽船	6	4	6	6	6
	帆船	2	2	0	0	0
	計	8	6	6	6	6
日 本	汽船	0	0	0	64	76
	帆船	2	8	2	2	4
	計	2	8	2	66	80
中国、汽船のみ		550	281	210	553	581
朝鮮、汽船のみ		0	0	0	0	2
シャム、帆船のみ		7	4	6	6	6
イタリ、帆船のみ		0	0	0	2	0

※ 『通商報告』（明治21年10月16日）、「千八百八十七年間清国芝罘港貿易表」、により作成。

であった（後出、表5参照）。

表3に見るごとく、この芝罘へも、郵船の天津航路開設前に、日本の帆船が訪れている。明治16年に2隻、17年に8隻、18年に2隻である。いかなる船主の船であるかはわからない。明治16・17年ごろの石炭輸入のうち七・八割は高島・唐津炭である。また、日本の昆布も風帆船に装載して長崎・兵庫より来るもの、上海から汽船で運送されるものがある

と領事報告に述べられている(1)。高島炭鉱は、明治14年、三菱が後藤象二郎から購入している。これらの帆船は三菱のものであったかもしれない。郵船の航路が開設される19年には、汽船だけで、64隻、30年には76隻と、日本船の入港が急増する。領事報告によれば(2)。19年の64隻はすべて郵船の敦賀丸である。しかし、表4に見られるように、「日本郵船会社事業監査一斑」によれば、当時、郵船の華北への航海数は、せいぜい20数回とおもわれるので、往復ともに芝罘に寄港したとしても、50回に満たないであろう。領事報告と監査一斑の数値にはかなりの相違があることになるが、なぜこのような結果となるかは不分明である。

表4 日本郵船華北関係航路※
(期別航海数)

期(明治)	華北への定期航	華北への臨時航	上海／ウラジ ウオストーク	計
一期(18.10～19.9)	10	1	—	11
二期(19.10～20.9)	16	7	—	23
三期(20.10～21.9)	15	6	—	21
四期(21.10～22.9)	20	4	6	30
五期(22.10～23.9)	23	0	10	33
六期(23.10～24.9)	19	1	8	28
七期(24.10～25.9)	21	11	10	42
八期(25.10～26.9)	19	5	8	32

※ 逓信省管船局『日本郵船会社事業監査一斑』逓信省、明治27年、により作成。なお、付表1を参照。

中国の開平炭鉱が開堀される20年頃には、日本炭の輸入は影響を受けることになる。しかし、それでも日本炭の輸入はつづき、商船に対するのみでなく、中国の北洋・南洋艦隊の寄港に際し納められ、あるいは威海衛の中国海軍炭庫にすら納められている(3)。明治22年頃日本炭を扱っていた芝罘の商人としては、洋商フハーガソン商会(滋大と号すジャーディン・マテソンの代理店)、清商合順号(輸入雑貨店)、洋商コルナベ商会(和記と号す日本郵船代理店)、ハーゲン商会(宝興と号すバターフィールド・スワイヤ商会の代理店)などがあった。また、輸入される

日本炭としては、高島、唐津のほか、葉山、江口、柚の木、三池、幌内などがあつた。なお、22年には、山東の凶作のため、日本から粟、大小麦、唐蜀黍（とうもろこし）、麦安（からむぎ）、切芋を敦賀丸、明石丸によって緊急輸入している(4)。敦賀丸は、郵船の船であり、専ら小麦を輸送している。明石丸の船主はわからない。長崎の日本商によって用船されたものであるようだ。勿論、当時、日本からの輸入品を運送したのは日本船ばかりではなく、外国船もあり、むしろ外国船の方が多かったとみられる。特に、表3に見るごとく、芝罘入港のドイツ船の多さは注目に価する。この当時における、ドイツ海運のアジア進出の華々しさの一端を示すものであろう。周知の如く、やがて三国干渉の後、ドイツは宣教師殺害を奇禍として山東の膠州湾を占領・租借するに至る。

明治22年には上海／ウラジウォストーク線が開設される。第一船、肥後丸（1,405総トン）は4月5日、上海を解纜した(5)。寄港地は芝罘、仁川、長崎、釜山、元山津であつた。三菱の時代から日本とウラジウォストークの間の航路はあり、命令航路となっていた。当初、長崎が起点であつたが、この頃には横浜が起点となっていた。この命令航路とは別に上海／ウラジウォストーク線が開設されたものである。命令航路ではなかったが、かねてウラジウォストーク駐在領事より開設が望まれていたものである(6)。また、ロシア系で極東で活躍するセウエレフ商会との対抗関係を意識したものである(7)。航海数は毎四週一回であつたが、冬季結氷中は欠航になったものとおもわれる。この航路において注目されることは、山東からの移民をウラジウォストークへ輸送したことである。時には専用の臨時船も出されたようである。たとえば、明治26年3月24日付の芝罘領事報告は、「伊勢丸ハ浦潮斯徳出稼人搭載ノタメ四月一日頃特ニ来港スヘシト」と述べている(8)。伊勢丸は郵船の汽船で、1,185総ト

ンであった(9)。春の解氷を待っていた移民の為のものかと想像される。この当時セウエレフ商会側は華北および朝鮮に関して日本との競争を意識しており、中国の商人団体と協定を結び、日本船主を締め出しにかかっていた(10)。また、その為、上海／ウラジウォストーク線の航海数も増大させていた。したがって、郵船の積荷は影響を被ったが、「其出稼人足ノ大部分ハ我郵船ニ於テ収搭スルコトヲ得タル………」と領事報告は述べている(11)。この年芝罘からウラジウォストークへ出掛けた中国人は13,487人であった(12)。

移民輸送は海運業の発展に大きな役割を果たした。もっとも有名な例は、1847年に創立されたドイツのハンブルグ・アメリカ・ラインであろう。折しも、革命の挫折に旧大陸に希望を失った人々は陸続としてアメリカに向った。この会社と、さらに10年後に設立された北ドイツ・ロイド社は一九世紀後半において、ドイツからばかりでなく東欧からの移民をもアメリカに輸送し、大発展を遂げた。すなわち、ハンブルグおよびブレーメンがヨーロッパからアメリカへの門口となったのである(13)。勿論、日本でも郵船はハワイ移民の輸送を行なっているし、時代が下れば、大阪商船はブラジル移民で第二次大戦後まで活躍した。また、韓国併合後、大正時代に尼ヶ崎汽船が朝鮮、特に済州島からの移民を大阪に輸送を開始した例が顕著である(14)。ただ、日本の移民輸送は欧米に比べれば規模が小さく、あまり注目されることはない。この山東移民輸送の場合も、量的には、ドイツの場合などと比較すべくもない。しかし、この当時郵船が山東移民のウラジウォストークへの輸送に従事して、その大部を握ったという事実は大変興味深い。というのは、後に日本船主、たとえば大阪商船あたりが、しきりに中国から東南アジアへの移民の輸送市場へ参入を計画するが、結局果せないからである(15)。すなわち、上海／ウ

ラジウォストーク線は、日本船主が三国間における移民輸送に成功した珍しい例である(16)。その成功の条件が何であったかは今後の検討に委ねたい。ただし、当時、常に明治26年のような好成績を納めていたか否かは明らかでない。

明治26年における、芝罘の日本からの輸入額は、直接輸入額131,483両、香港および上海からの転輸入額84,802両、計216,285両であり、主要な輸入品は、石炭、昆布、寒天、すり付木、銅、銅線などであった。他方、輸出合計は77,372両であり、主要な輸出品は豆類であった(17)。

【注】

- (1) 『通商彙編』(明治17年上)〔芝罘〕「無号」明治17年8月15日付、領事代理心得、東 次郎。
- (2) 『通商報告』(明治20年8月19日)〔芝罘〕「明治十九年中清国芝貿易概況並表」明治20年6月27日付。
- (3) 『通商報告』(明治22年6月28日)〔芝罘〕「清国芝罘港ニ於ケル日本炭ノ景況」明治22年6月8日付。
- (4) 『通商報告』(明治22年7月6日)〔芝罘〕「清国芝罘港ニ於ケル日本産粟麦及雜穀数ノ商況」明治22年5月30日付。
- (5) 日本郵船株式会社貨物課『我社各航路ノ沿革』昭和7年、63～69ページ。
- (6) 前掲、拙稿参照。
- (7) 前掲、『日本郵船株式会社五十年史』、86ページ参照。
- (8) 『官報』(明治26年4月11日)〔芝罘〕「日本郵船会社ノ北清航海」明治26年3月24日付、領事代理書記生、久永三郎。
- (9) 前掲、『日本郵船株式会社五十年史』、81および632ページ参照。
- (10) 斎藤和太郎「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』(中外商業新報商況社内)日本経済会、明治27年4月、103ページ参照。

- (11) 『通商彙纂』(明治27年9月)〔芝罘〕「廿六年中芝罘港貿易景況」
明治27年2月12日付, 146ページ。
- (12) 同上, 152ページ参照。
- (13) ベルリン景気研究所(佐波宣平〔訳〕)『海運に於ける競争』(原著: Wilhelm Bauer, Heinrich Stubel, Georg Weber, Eduard Werle, *Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt*, Institut für Konjunkturforschung, 1940), 増進堂, 昭和19年, 192~200ページ。
- (14) 金 賛汀『異邦人は君ヶ代丸に乗って』岩波書店, 昭和60年, 参照。
- (15) 片山邦雄「大阪商船南洋線の前史」『東南アジア研究』19巻4号
(昭和57年3月), 参照。
- (16) この線において出稼中国人旅客が有力であったことは, 第四回帝国議会における鵜飼郁次郎の「浦潮斯徳線ト云フモノ、載セマスルモノハ, 大概外国人ノ荷物デゴザリマス, 且ツ又支那人ガ多ク之ニ乗ッテ往キマス,」という発言においても裏書されている。「衆議院議事速記録第十四号, 明治二十五年十二月十六日, 航路拡張建議案」『官報』号外(明治25年12月17日), 15ページ。
- (17) 『通商彙纂』(明治27年9月)〔芝罘〕「廿六年中芝罘港貿易景況」
明治27年2月12日付, 112~114ページ。

ハ. 牛 莊 (營 口)

牛莊は, 遼東湾に接し, 南満州に位置する, 中国開港場中最北部の港であった。明治9年にはやはり領事がおかれている。明治17年当時の領事はバンジネルという商人であったが, かれは, 「同年中(明治16年)日本ノ軍艦又ハ商船トモ一艘モ入港無之拙者職務上取扱候義ハ旅行人ノ為メ路票申請ノ事ノミニ有之候」と述べているので(1), 明治10年代には, 日本側の関心も天津や芝罘に比べて薄かったと思われる(2)。先に述べた

如く、天津や芝罘の場合には、明治16年に日本船が2隻入っている。なお、バンジネル商会は後に大阪商船の代理店になっている。

郵船は、天津航路を開設しても、牛莊をその寄港地とすることはなかったが、「日本郵船会社事業監査一斑」によると、華北への臨時船を、第1期（明治18年10月～19年9月）から出している。第1期は1隻に止まったが、第2期、第3期はともに6隻、第4期には4隻出している。これらの臨時船は牛莊に寄港したとみられる。第5期（明治22年10月～23年9月）には華北への臨時航はないが、24年3月には、神戸／牛莊線が新設される。航海数は毎月1回、寄港地は下関、長崎、釜山、仁川、芝罘であった。24年10月に始まる第六期からは、五島、対馬が寄港地に加えられ、命令航路となる。

この牛莊航路の新設については、仁川領事が次のように報告している
(3)。

過般日本郵船会社ニ於テハ牛莊へ新航路ヲ開キ同地ヨリ日本へ初回ノ積荷ハ左表ニ示ス如ク満船ノ有様ニテ当地（仁川）ヨリ日本へ回送スヘキ貨物ハ次回ノ船便ヲ待タサルヲ得サル場合ニ立至レリ而シテ其荷主ハ悉ク支那人ナレトモ大豆、豆餅等ハ日本ノタメ新供給地ヲ生シタル訳ナレハ日本商民ハ須ラク其状況ニ注意セサルヘカラス抑々牛莊新航路ノ得失如何ニ関シテハ頗ル懸念セシ所ナルカ果シテ今日ノ有様ニシテ持続スルニ至ラハ将来大ニ望ヲ蜀スルニ足ルヘシ
これによると、牛莊新航路の見込については不安を抱かれていたのであるが、第一回は大成功であり、日本にとって大豆、豆餅の新供給地ができたことになる。といているのである。また、さらに、大豆は仁川の輸出重要品であるので、将来影響が予想されると述べている。

このようにして、牛莊は、満州大豆の日本への輸出港として重要となったのである。明治26年の4月から9月にかけて、牛莊から神戸にむけて

豆類を輸送した船舶は48隻であり、このうち日本船とおもわれるものが12隻、外国船とおもわれるものが36隻であり、日本船と外国船の比率は1対3となっている(4)。日本船では、肥後丸が7回、中越丸が3回、頼朝丸が2回となっている。肥後丸は郵船の肥後丸であろう。頼朝丸は三井の船かとおもわれる。なお、長崎向けの大豆輸送船としてはやはり三井の船とおぼしき秀吉丸がみられる(5)。中越丸は北海道炭鉱鉄道会社のものとみてよいようである。同社は、李鴻章と枕木売買の契約を締結し、26年から華北に輸送を行なっていた(6)。返り荷として豆類を積み取ったものであろう。満州が日本向けの大豆供給地となった為、牛莊航路は、不定期船活動の絶好の市場となり、北炭の他に、摂州灘興業の摂陽丸、馬場道久の日本丸、大家七平の加賀丸など、社外船が続々参入することとなった(7)。

しかし、それにもかかわらず、牛莊から日本向けの豆類の輸送の大半が外国船によって行なわれていたのである。海運市場、特に不定期船市場の自由性からして不思議はないとはいえ、やはり、日本海運の相対的な弱体性をうかがわせるものである。明治26年、牛莊から日本への直接輸出額は173,601両であり、その殆どは豆類であった(8)。これに対して、日本からの直接輸入は、82,295両と微々たるものであった。雑貨はもとより石炭の輸入すら少なく、この点、天津や芝罘の場合と異っている。なお、間接の輸入も僅かであるとみられている。

明治27年3月19日、芝罘の領事が春の開河直後の牛莊を視察のため訪れている。領事は、やはり、上に述べたような日本海運の弱体性を意識してか、日本汽船に開河後の一番乗りを競うような積極性を求めている。すなわち、冬が終り、牛莊港のある遼河開河の季節が近付くと、内外の汽船は牛莊一番乗りを目指し、上海、天津、芝罘等で準備し、開河され

ると、まだ無数の氷片の漂流する合間を縫って遼河を遡り、先頭を競った。そして、先頭汽船は非常な名誉と営業上の有利性を獲得したのである。領事は、「我汽船会社ニ於テモ些少ノ損失ヲ顧ミズ天津若クハ牛莊へ先登ヲ競フハ蓋シ航路拡張ノ一手段ナルベシ」と述べている(9)。

先の明治24年の仁川領事の報告の引用の中で、日本向け牛莊大豆の輸出が、すべて中国商人によって扱われていることが述べられていた。また、天津の項において、昆布輸入の買付が、直接北海道で中国商人によって行なわれていると領事が述べていることを紹介した。したがって、当時、日本と中国の貿易においては、輸出と輸入の両面において中国商人の扱いによるものが相当多かったということになる。純経済的にみる時、このことは特に不当ということとはできないが、当時の領事にとっては気懸かりなことであった。そして、海運との関連においては、日本船の積取比率を低下させる要因であったのであろう。牛莊の場合、明治27年において、在留日本人は、賤業婦九名、洋人の妾数名あるのみであった。もっとも、26年から三井の社員が来て、豆類の買付けにあたっている(10)。なお、二七年当時も牛莊領事はやはりバンジネルで、領事報告も送っているが、日本人領事が置かれていないことも、当時の満州と日本の関係の薄さが窺える。ただ、大豆によって貿易額が急激に増えたのである。

【注】

- (1) 『通商彙編』(明治17年上)〔牛莊〕「千八百八十三年貿易報告」明治17年3月12日付、領事、バンジ子ル。
- (2) もっとも、満州側においても、当時、日本などという国はほとんど知られておらず、精々、朝鮮の向こうに小人の国があるらしいという程度であった。デュガルド・クリスティー(矢内原忠雄〔訳〕)『奉天三十年』(原著：Dugald Christie, *Thirty Years in*

Moukden, London, 1914.) 岩波書店, 昭和57年, 112ページ。

(3) 『官報』第2344号 (明治24年4月27日)〔仁川〕「牛莊新航路積荷景況」明治24年4月14日付, 林 権助。

(4) 『通商彙纂』(明治26年12月)「牛莊」「牛莊ニ於ケル豆類ノ景況」明治26年10月20日付。

(5) ただし, 頼朝丸, 秀吉丸という名の船は三井以外にも存在したようである。佐々木誠治『日本海運業の近代化』海文堂, 昭和36年, 147ページ参照。

(6) 神戸海運業組合『神戸海運五十年史』神戸海運業組合, 大正12年, 81ページ, 参照。もともと北海道における炭鉱の事業展開には次のような論理的経過があった。まず, 事業着手の為, 森林の伐採が必要となり, さらに, 石炭輸送の鉄道が必要となり, 鉄道建設の為に枕木の製造が必要とされる, といった次第である。北炭の下村広敏は鉄道用枕木製造を手掛け, 天津に売込機関として松昌洋行を設立し, 明治25年, 李鴻章との契約に成功したものである。実は, 北炭の前に, 天津では, 大倉久次米洋行が20年6月に設立され, 翌21年には, 栗材鉄道枕木, 約44,000円, を中国政府に売込んでいるが, 同年12月には閉店しているので, これは一時的成功に終わったものもみえる (前掲, 『通商報告』第115号 (明治22年7月6日)〔天津〕「長崎天津間航路開通ノ効果」, 参照)。しかし, 大倉も, 北炭に次いで再び枕木輸出の為に華北に進出している (前掲, 『神戸海運五十年史』, 81ページ, 参照)。因みに, 三井は明治19年, 枕木を上海に輸出している (田付茉莉子「三井物産の海運業進出」財団法人日本経営史研究所〔編〕『(大阪商船三井船舶株式会社)創業百年史』大阪商船三井船舶株式会社, 昭和60年, 50~51ページ, 参照)。ただし, 三井の枕木輸出について, 『神戸海運五十年史』は, 「明治二十年同社は始めて支那へ鉄道用枕木の売込を為す。本邦枕木の輸出は之を以て嚆矢とす。」と

述べている（同書，80ページ，参照）。

(7) 前掲，『神戸海運五十年史』，86ページ。

(8) 『通商彙纂』（明治27年6月）〔芝罘〕「牛莊港視察ノ記事」明治27年4月12日付，15ページ。

(9) 同上，11ページ。

(10) 同上，12ページ。

2. 南方への航路

イ. 香港への臨時航

明治政府の華南への関心は華北へのそれに決して劣るものではなかった。因みに，初期におけるアジア関係の領事館の設置を年代に掲げると，表5の如くなる(1)。

表5 アジア関係の日本領事館設置年代※

清国上海	明治 5年	2月	領事	品川忠道
同 福州	同	9月		井田 譲
英領香港	6年	4月		林道三郎
清国厦門	8年	4月		福島九成
同 天津	同	9月		池田寛治
同 営口（牛莊）	9年	3月		フランシス・ナイト
同 芝罘	同	5月		ヂョヂ・エフ・マクレーン
露国浦塩斯徳	同	12月		瀬脇寿人

※ 鶴見左吉雄『日本貿易史綱』巖松堂，昭和14年，248～249ページ，により作成。

福州、香港、厦門に領事の置かれたのが極めて早いのが目につく、香港は上海とならぶ重要港湾であるから当然とおもわれる。福州および厦門の場合は、単に通商上の問題だけではなく、琉球および台湾に関する政治問題が絡んでいた。

香港に対する経済的施策は早く、明治11年には三井物産と広業商會が香港支店を設け、12年には三菱が香港定期航路を開始する。しかし、時期尚早の爲か、15年には三井物産と広業商會の支店が閉鎖され、17年には三菱の香港航路が閉航となる(2)。18年に日本郵船が成立しても香港航路は再開されていない。しかし、付表2に見られるように、「日本郵船会社事業監査一斑」によれば、第1期(18年10月～19年9月)に一度だけ香港、台湾、汕頭方面への臨時船が出ている。これは、先に述べたように、共同運輸が香港、厦門、福建へ航路を計画していたことと関係があるかもしれない。第2期は華南方面には臨時船は出されていないが、第3期(明治20年10月～21年9月)以降は華南その他南方へ臨時航および予定航が様々な形で行われている。これらのものは単に市場の需給関係に応じたというよりも、試験的に市場の調査を兼ねて行われたものもあるとおもわれる。また、当時鐵道が発展しつつあり、将来、国内において海運の役割が相対的に減少することも当然見込まれており、海外市場が求められていたであろう。

第3期(明治20年10月～21年9月)から第5期(明治22年10月～23年9月)まで口ノ津(長崎)香港間の予定航が行なわれている。航海数は、第3期は26回、第4期は37回、第5期は15回である。さらに、口ノ津(長崎)厦門間の予定航が、第3期には1回、また第4期には3回行なわれている。いうまでもなく、口ノ津は三井の扱う三池炭輸送のための特別輸出港である(3)。したがって、これら口ノ津からの航海は、三池炭輸送

の為のものとみてまちがいあるまい。なお、三井物産の香港支店は明治19年1月に再開された。周知の如く、高島炭は品質がよく人気があったが、供給の安定性を欠き、そのため、この頃、三池炭は、上海から香港の市場において、高島炭を追上げ、追越し、その輸出は急激に伸びていた(4)。明治21年において、香港に輸入された石炭の総量は348,670トンであり、うち日本産は299,300トン、すなわち約86%占めていた(5)。しかし、当時、三井物産の船舶はわずか7隻であり、石炭輸送のかなりの部分を内外の船舶に頼っていたとおもわれるので、郵船が引受けたことは十分考えられるであろう。予定航となっているのは郵船と三井の間に契約があったからであるということも考えられる。

第6期（明治23年10月～24年9月）からは口ノ津からの予定航は消えている。何故であるかは分らない。ただ、明治22年に、三井組は政府より三池炭鉱の払い下げを受け、23年には三井組三池炭鉱社と三井物産の間で委託販売契約が結ばれ、三井物産は社運を賭して三池炭の販売に当ることとなった(6)。このような状況の大きな変化が郵船との関係に影響しているかもしれない。

第6期には上述べた如く口の津／香港間の予定航は無くなったが、他方、神戸／マニラ間の予定航が開始された。寄港地には華南の福州、厦門、台湾が含まれていた。このマニラ航路の開設にあたっては、領事達の報告がかなり影響を与えたのではないかとおもわれる。次にこの推測を裏付ける領事報告を紹介し検討しておこう。

【注】

- (1) 鶴見左吉雄『日本貿易史綱』巖松堂、昭和14年、248～249ページ。なお、古屋哲夫氏の調査にしたがい、若干の修正をほどこしている。古屋哲夫「形成期における領事制度と領事報告」角山栄

〔編著〕、前掲書、参照。

(2) 片山邦雄「領事報告に見る日本船の海外進出」角山 栄〔編著〕、前掲書、参照。

(3) 三井船舶株式会社(高橋 威〔編纂担当〕)『(三井船舶株式会社)創業八十年史』三井船舶株式会社、昭和33年、29～31ページ、参照。

(4) 杉山伸也「日本石炭業の発展とアジア石炭市場」『(季刊)現代経済』(昭和57年、春季号)、参照。なお、図1も参照のこと。

(5) 『通商報告』(明治22年6月28日)〔香港〕「香港の貿易」。

(6) 前掲、『(三井船舶株式会社)創業八十年史』、42ページ。

ロ. マニラ航路と華南の諸港

明治19年、駐日スペイン公使から、フィリピンと日本の通商の増進を計ろうとの提案があり、香港の南領事が、4月、フィリピンへ出張視察した。そして、南領事は帰国後、南洋貿易拡張の必要性を強く主張する意見を表明した(1)。そして、この報告は、朝野の関心を集め、領事に対しては、各方面より、直接、あるいは外務、大蔵、農商務省を通じて質問が寄せられたという。たとえば、徳島県知事は、阿波縮、阿波縞、阿波紗等の特産織物の見本を香港領事館に送付し、そのフィリピン市場での販売可能性を問うた。領事館では、これらの見本をさらに整理し、輸出に適合するように仕立てて、マニラの輸入商に対して送付し、取引の可能性を打診した。見込なしとの回答がくると、領事は早速それを知事に伝え、あわせてフィリピン向けのための改良の意見を添えている。そして、徳島県側は、さらに改良を行ない、再び見本送付を申入れてきたという(2)。正にこの当時、綿布が日本の将来の輸出戦略商品として考え始められていたのである。

マニラ航路には華南の寄港地が含まれていた。これに関連して福州領事の報告が注目される(3)。福州領事館は明治5年に設置されたが、翌年、早くも閉鎖されている。20年になって、改めて領事館が設置された(4)。この事自体、日本政府の華南に対する関心の復活を示すものであろう。因みに、厦門領事館は、明治13年に閉鎖され、この当時存在していない(5)。福州領事は明治20年11月9日付をもって、「支那南部直接貿易に関する報告」を寄せており、その冒頭に、

支那南部貿易ヲ開クコトハ今日ノ急務ニシテ一日モ忽セニス可サル事ハ曩キニ報道セシカ愈々我汽船ヲ通航セシメント欲スルニハ其載料ノ多少ヲ詳カニスルコト最モ急要ナルヲ以テ茲ニ昨十九年中本港外四港ニ出入セシ汽船ノ員数及ヒ積量ヲ調査スルニ即チ左表ノ如シ

と述べ、福州、淡水、打狗(高雄)、厦門、汕頭の5港における、明治19年の出入船数およびそのトン数の表を掲げている。福州および厦門は福建省の開港場、淡水および打狗は台湾の開港場、汕頭は広東省の開港場である。要するにこれらが華南における主要開港場である。

報告は日本の産品のうち将来期待される輸出品目として、石炭、銅、米穀、陶器、木綿、織物、麦粉、水産物、摺付木をあげている。石炭および銅の需要家としては、当時洋務運動派によって営まれていた福州の造船所が期待されている。次に注目されているのは台湾市場である。李鴻章麾下の、台湾省巡撫、劉銘伝による開発の進展が予想されている。そして、日本の木綿織物が台湾において人気を得つつあり、将来特に発展が期待できることを指摘している。障害は、輸送が上海や香港経由の間接的輸送であることとみられ、直接的な汽船交通の便を開き、日本人商人に直接取引を可能にさせることの必要性が強調されている。要するに、洋務運動によって予想される中国の発展を期待し、南方貿易拡大の

好機とみているのである。

2年後、明治22年、再び、福州領事から「支那貿易に関する報告」が出されている。この報告も先の報告と同趣旨のものであるが、遙かに詳細であり、『通商報告』に6回に分けて掲載されている(6)。最も望みのある輸出品として、水産物、綿布、金属、燐質マッチ、蝙蝠傘、石鹼、団扇、陶器があげられ、それぞれについて、その商況および日本商の注意すべき要点が述べられている。次に、参考にすべき例として、ドイツの貿易の中国における発展をあげている。すなわち、ドイツの特徴として、第1に、政経分離の政策があげられる。ドイツは、英国と異なり、兵艦政略（ガン・ポート・ポリシー）によって中国貿易を伸ばしたわけではない。また、金力を揮って、貿易を伸ばしたわけでもない。それでは、何がドイツの貿易発展の原因かというに、報告は、まず、ドイツ商が、これまで中国に輸入されていなかった品物、中国人が使用していなかった品物までも搜索研究して、中国人の需用に充ることを勉強していること。英国や日本が軽々に看過しがちである雑貨に着目したこと。一時の小挫折に氣力を落さず、同一事業を継続する習慣などをあげている。そして、さらに、

………実ニ日耳曼ガ支那貿易ノ成立ハ単ニ雜貨即チ藥品、染料、玻璃器、縫針等ノ如キ小業ニシテ同国商ノ熱心勉強ハ能ク其事業ノ困難ニ打勝チ同国汽船交通ノ頻繁ハ之ガ発達ヲ進メタルモノト云フベシ然ルニ我商ニシテ単ニ雜貨位ハト之ヲ冷淡ニ附シ去ルノ人アルト聞ク蓋シ未ダ實際ニ通セサルモノノ言ナルベシ（下線、著者片山）

と述べている(7)。勿論、ドイツ商にならって、日本商の努力することを期待しているのである。そして、その熱心奮発を助くるに最も必要なものとして、直輪船路の開設をあげている。

市場としては、台湾および福州とともに、厦門の重要性が強調されて

いる。厦門がフィリピンおよびシンガポールとの取引が多く、また厦門を通じて出稼に行く人々の数も多いからである。そして、報告の末尾に、

厦門ハ其土狭ケレドモ四通八達ノ良港ニシテ殊ニ昨今マニラノ貿易ヲ進ムルノ計画モ熟セントスルノ秋ナレバ今日ヨリ厦門トノ関係連絡ヲ付ケ置クハ最モ要用ナルコトナラン南清貿易ノ将来ニ望アルヤ蓋シ又少小ナラザルナリ（下線、著者片山）。

と述べている(8)。ここにおいても、マニラ貿易の計画が日本において進んでいることが明かになっている。

当時、日本におけるフィリピンに対する関心の昂りの一因としては、「南進論」もあったとおもわれる。南進論者の一例としては菅沼貞風があげられる。帝国大学古典科在学中に『大日本商業史』をあらわし、その直後『新日本図南の夢』をあらわした菅沼は、卒業の翌年、明治22年7月6日、マニラにおいて客死している(9)。

以上の領事報告からわかることは、スペイン政府の提案もあって、日本においてマニラとの通商が計画されたこと、また、福州領事は華南との貿易を促進すべしという意見を表明していたが、それは航路開設の提言を含み、しかも厦門とフィリピンとの密接な関係を強調していたということである。したがって、郵船の華南の諸港を経由するところのマニラ航路の開設に当って、これらの領事の提言はかなりの影響を及ぼしたものと推測されるのである。

マニラ航の開始は一般に報道されている。例えば、明治23年12月27日の『東京経済雑誌』は、

同会社（郵船）にては今度愈々航路拡張の計画を実行せんとす、先づ其一着歩として本日敦賀丸は神戸を出帆し、長崎より厦門に寄港してマニラに行き、帰路はマニラより厦門を経て帰航する由、尤も荷物の都合によりては台湾、打狗及び長崎に寄港して横浜に回航することもあるべしと云ふ、…………

と伝え(10)、さらに同誌は、明治24年6月13日には、

日本郵船会社にては兼てよりマニラに定期航海を開くの計画ありしが、船舶の乏しきか為め今日まで遅延せし所、英国に於て築造せし玄海丸は愈よ来月横浜に到着すへき筈なるを以て到着の上は同船を当時天津の定期船敦賀丸と換へ、敦賀丸を以てマニラの航海に充つべしと云ふ。

と伝えている(11)。

玄海丸(第2)、総トン数1,427トン、は明治24年にグラスゴーで完成し同年7月1日、日本に回着している(12)。また、敦賀丸(第1)、総トン数927トン、は元治元年(1864)に、やはりグラスゴーで建造されたものである(13)。要するに新鋭の船が天津に配されたわけである。社史によれば、マニラ航路には、明治23年12月に最初の配船を試み、翌年夏以降毎月1回の航海をしたという(14)。ただ、「日本郵船会社事業監査一斑」では、予定航となっている。予定航の意味ははっきりしないが、貨物中心で、スケジュールがそれほど固定されず、完全に定期化されたものではなかったのではあるまいか。もとより、命令航路ではない。しかし、当時、郵船への政府補助金は年間88万円という定額方式をとっており、郵船としても政府の希望は考慮しなければならなかった。マニラ航路の開始が、政府と協議の上なされたであろうことは容易に想像されるところである。

さて、このようにして日本とフィリピンの間に直接的通商が開始されたが、その発展はどうであったろうか。領事報告の語るところを検討してみよう。因みに、先のスペイン政府の働きかけ、および南 貞助香港領事の勧告にもとづき、明治21年12月にマニラ領事館が設けられ、谷田部梅吉が初代領事となっている。明治26年当時の領事は中村 孟であるが、2月20日付で「フィリピン群島農工商業及貿易景況」という報告

が出されている(15)。報告の冒頭に中村は、

夫レフィリピン群島ハ其地形、地質、氣候及水利上ヨリ觀察スルモ又西班牙政府ガ数百年來一日ノ如ク孜々黽勉本島ニ向ヒテ有形的ニ又無形的ニ文明分子ヲ注入スル努力ノ点ヨリ推究スルモ現今ニ至レハ其殖産、興業、貿易ノ繁榮ヲ極ムヘキ筈ナルニ事實之ニ反シ其開墾地ハ漸ク本島面積一万五千方哩十分ノ一二ニ過ギスシテ其余ハ皆草木蓊鬱修長シテ依然旧態ヲ存シ其重要ナル農産物ノ如キモ砂糖、麻(アパカ)、烟草、藍、椰子油等ノ類ヲ除ク外多ク海外ニ輸出セラレル、モノナシ……

と述べている。これには、明かに、スペインの統治に対する皮肉が含まれている。要するに、開発に関して驚くほど実績が上っていないということである。これは、当時、日本側のフィリピン観察者にかなり普遍的な認識であったようだ。

このようにフィリピン市場は未発達のものであったが、さらにその小さな市場は英国、中国、ドイツの商人の手に握られていた。そして、明治24年において、フィリピンの日本からの輸入額は117,459円、またその日本への輸出額は228,480円であり、報告は、「本邦フキリッピン間ノ貿易ハ実ニ微々タルモノト言ハサルヘカラス」と評している。また、報告は、ルソン島の各港に出入の外国船舶を、明治25年に関して示しているが、それにより、入港回数の多いものをあげると、英国158回、スペイン58回、ドイツ26回、北米合衆国15回、フランス13回、日本11回、ノルウェー9回、イタリア8回、となっている。日本船は、フィリピンの輸出において麻、砂糖などを積み、その輸入において石炭、硝子玻璃器などを積んでいるが、その数量は極めて僅少である。したがって、

……現今ノ状況ヨリ推考スレハ我船舶会社ハ啻ニ利得ナキノミナラス其船舶航海ノ費用ニモ堪ヘサルハ勿論ナレトモ今後我船舶会社カ鋭意熱心本邦商トフキリッピン商ノ間ニ周旋シテ彼我ノ便益ヲ図リ直接貿易ヲ開カシムルニ至ラハ……我船舶ハ往復共ニ十分ノ載

貨ヲ見ルニ至リ随テ其噸数ヲ増加シ随テ我航海権ヲ拡張スルニ至ル
ハ日ヲ期シテ俟ツヘキナリ

と報告は述べている。ここでは、一応、今後の船社の奮起を促しているわけであるが、差当りはマニラ航路が全く採算の取れないものであったことがわかる。多分に国策を体した航路であったという推測が成立ちうるのである。マニラ領事館はこの報告の出された年に一旦閉鎖となる⁽¹⁶⁾。マニラ線は第12期（明治29年10月～30年9月）かぎりをもって閉止されるが⁽¹⁷⁾。その後、明治32年8月、マニラは豪州航路の寄港地となっている⁽¹⁸⁾。

【注】

- (1) 奥田乙治郎『明治初年に於ける香港日本人』台湾総督府熱帯産業調査会、台北、昭和12年、（復刻、芳文閣、昭和59年）、210～215ページ。なお、吉川洋子「米領下マニラの初期日本人商業、1898～1920—田川森太郎の南方関与—」『東南アジア研究』18巻3号（昭和55年12月）、参照。
- (2) 奥田、前掲書、238～244ページ
- (3) 『通商報告』（明治20年12月10日）〔福州〕「支那南部直接貿易に関する報告」明治20年11月9日付。
- (4) 奥田、前掲書、108ページ。
- (5) 同上。
- (6) 『通商報告』117号（明治22年7月23日）、118号（明治22年8月2日）、119号（明治22年8月14日）、120号（明治22年8月20日）、124号（明治22年9月30日）、125号（明治22年10月11日）〔福州〕「支那貿易に関する報告」。
- (7) 同上、120号、12ページ。
- (8) 同上、125号、17ページ。
- (9) 日商、福本 誠「菅沼貞風君伝」菅沼貞風『大日本商業史』東

邦協会発行、八尾書店出版、明治25年、および菅沼貞風『新日本
図南の夢』岩波書店、昭和17年、参照。また、明治20年代の南進
論については、矢野 暢『日本の南洋史観』中央公論社、昭和54
年、参照。

(10) 「郵船会社の航路延長」『東京経済雑誌』（明治23年12月27日）参
照。

(11) 「日本郵船会社マニラに航路を開かんとす」『東京経済雑誌』（明
治24年6月13日）参照。

(12) 前掲、『日本郵船株式会社五十年史』、637ページ。

(13) 同上書、632ページ。

(14) 同上書、86～87ページ。

(15) 『官報』第3002号（明治26年7月3日）〔マニラ〕「フィリピン群
島農工商業及貿易景況」明治26年2月20日付、中村 孟。

(16) 吉川、前掲論文、参照。

(17) 前掲、『日本郵船株式会社五十年史』、508ページの「各航路改廃
図表（近海）」による。

(18) 日本郵船株式会社『七十年史』日本郵船株式会社、昭和31年、
73ページ。

ハ．香港における新しい傾向

マニラ線には、上に述べたことの外にもう一つの意義がある。それは、
香港線の復活という側面である。というのは、「日本郵船会社事業監査一
斑」によれば、発足当時の第6期においては、香港寄港はないが、翌第
7期（明治24年10月～25年9月）には香港寄港が加えられているからで
ある。なぜ香港寄港が実現したのであろうか。一つには、先に述べた南
進論を含むところの世論の要求があったであろう。例えば、明治24年8
月8日の『東京経済雑誌』は香港通信を掲載しているが(1)、その末尾に、

……………近年来我邦人の支那に対する航海業は漸次進歩の勢ありて、上海及び北清各地に向ては既に定期航海の設あり、然れとも北清貿易及び印度南洋の通商に重大の関係ある当香港に向て未だ之を開かざるは果して何の故そや、吾国と香港との取引は年々繁忙を加へ彼我往復の船舶は毎に客貨を満載せざるはなし、殊に吾邦の主要輸出品たる石炭の如きは其荷主は吾邦人でありなから皆な外国船を雇ふて之を当港に運送せり、現に昨年の如きは四十余万噸の輸入石炭中五分の四強は外国船の手を借りたり、豈に遺憾の至ならずや、旁以て南清の航海業は吾邦人の急務たりと信せらるるなり、(下線、著者片山)

とあり、香港航路の開設を要求している。

さらにもう一つ理由として想像されるのは、マニラ線の初年度の成績がよくなかったので、次年度から香港寄港を開始して改善を図ったのではないかということである。いずれにせよ、三菱の香港線が明治17年に閉航となって以来、7年ぶりに復活したのである。また、明治26年11月には、周知のごとく、郵船は、インドのタタ商会との共同の下にボンベイ線を開設するが、香港はその寄港地となる。

表 6 郵船による香港中心の三国間輸送※

第 5 期 (明治22年10月～23年 9月)	香港／サイゴン	8
	香港／ジャワ	1
第 6 期 (明治23年10月～24年 9月)	香港／サイゴン	2
	香港／ジャワ	2
第 7 期 (明治24年10月～25年 9月)	香港／サイゴン	1
第 8 期 (明治25年10月～26年 9月)	香港／サイゴン	1

※ 出所：逓信省管船局「日本郵船会社事業監査一斑」逓信省、明治27年。

香港への臨時航としては、先に口の津からの石炭輸送についてふれたが、その外、日本から出発した臨時航としては「本邦諸港、台湾、汕頭航」というのは比較的多く、第1期、第6期、第7期、第8期に行われている(2)。特に第7期においては、12回も行われている。「神戸、ジャワ地方間」は、第6期に、また「神戸（厦門）芝罘間」は第8期に行われている。その外、臨時航には興味ある新しい傾向が現れている。それは、第5期（明治22年10月～23年9月）以降、香港／サイゴン間の臨時航、香港／ジャワ間の臨時航など、香港中心の三国間輸送が行われていることである。期別にその回数を示すと表6のようになる(3)。

先に述べたごとく、第4期には北方で上海／ウラジウォストーク線という三国間輸送が始まっている。やはり南方においても三国間輸送が試みられたということは、日本海運の新段階を示すものとして注目される場所である。さらに、日本の汽船が東南アジアに回航したという点においても注目される。もっとも、日本の汽船で東南アジアに向ったのは、郵船のものが最初ではなく、日本汽船会社の第一丸が明治22年にビルマで米を積取ったのが最初といわれる(4)。

郵船が香港／サイゴン間で臨時船を運航したのはサイゴン米の輸送の為と思われる。いうまでもなく、香港は中継港であるから、その米が香港で消費されるものとは限らない。むしろ大部分は再輸出されたであろう。例えば、明治20年、安南東京は交趾より約140万フラン、香港より540万フランの米穀を輸入しているが、このうち香港からのものは、実際は、サイゴンから香港へ送られた米が、英国船に積替えられ安南東京に輸送せられたものである(5)。すなわち、インドシナ半島内の交易すら香港で中継するという程香港の役割が大きかったのである。なお、明治25年にサイゴンに入港した外国船の主要なものは、ドイツ（161回）、フランス

(156回), 英国 (153回), スペイン (23回), ノルウェー (12回), オランダ (9回), イタリア (3回), 日本 (3回), となる(6)。

他方, 香港／ジャワ間の貨物はよくわからないが, 原糖であることが考えられる。この場合, 香港における精糖会社に供給されたであろう。香港の精糖会社としては, ジャーディン・マセソン系およびバタフィールド・スワイア系のものが有名である(7)。

以上の香港／サイゴン間および香港／ジャワ間の航海については, 貨物等については明瞭でなく, 推量による外はなかった。しかし, その貨物等が領事報告によりかなり判明している航海もある。次にそのような例について, 輸送の内容を見てみよう。

まず, 第8期における「神戸(厦門)芝罘間」の臨時航に関しては, それとおぼしき記事が, 偶々領事報告に現れている。それは, 明治26年3月24日付の芝罘領事館の報告であり, それには,

……本年ハ同会社(郵船)ニテ臨時船ヲ派スルコト、為シ三月七日越後丸ヲ横浜ヨリ馬関ヲ経テ空船ノマ、航行セシメタルニ当港ニ於テ意外ニ貨物多ク同十二日豆粕百五十七万六千斤ヲ搭載シ厦門港ニ直航セリ又同船ハ同砂糖及雜貨ヲ積ミ三月二十三日同港出発当港ニ回航ノ電報アリシ趣ナレハ同二十六七日頃ニハ着港ノ予定ナリ

とある(8)。この報告によると, 明治26年3月7日, 郵船の越後丸は空船のまま横浜を出発し, 芝罘で豆粕百五十七万六千斤および豆素麵一万六百八十斤を搭載し, 同12日に厦門で砂糖および雜貨を積み, 23日に同港を出発し芝罘に回航する予定と報告されている。当時における臨時船の動き, およびその貨物を具体的に示すものとして興味深い。またこの航海は, 日本貨物に関係なく, 中国の国内輸送に従事しようとしている点においても興味深い例である。勿論, 上海／ウラジウォストーク線においても同様のことは行われていたであろうし, 日清戦後には長江等の内

水においても日本船が航行することになるのである。

次に、明治27年2月における香港入港日本船舶の例によって、その輸送内容を具体的に検討してみよう。これを伝える香港領事報告の本文は短いものなので、以下に全文引いておこう(9)。

○廿七年二月中日本船舶の香港へ入港噸数

本年二月中本邦船舶ノ香港へ入港噸数ハ左表ノ如ク壹萬四千七百五拾九噸ニシテ一月中ヨリ増加セルコト貳千七百参拾六噸ナリ而シテ本邦船舶ノ当港ニ来ルモハ本邦、孟買及「マニラ」間又ハ当港西貢間ヲ往復セル二三隻ヲ除クノ外ハ大抵本邦ヨリ石炭ヲ搭載シ来ルモノニシテ銀貨下落等ノ原因ニヨリ英国「カーデフ」炭又ハ豪州炭ノ如キハ当港ニ輸入セラル、コト甚ダ稀ニシテ加フルニ地方運漕上需要ノ噸数依然欠乏ノ気味アリテ本邦西部ヨリノ運賃石炭壹噸ニ付尚ホ貳円以上ニアレバ急ニ本邦船舶入港噸数ノ減少ヲ示ス様ノコトハ当分ナカルベキカ

この報告かわかることは、まず、ボンベイ航路およびマニラ航路の船が寄港していること、香港／サイゴン間を往復する船があること、その他の船は日本から石炭を輸送していることである。これらは先に述べてきたことに符号している。また、銀貨の下落が日本炭の輸出に有利に働いていることが伝えられている。いうまでもなく、当時日本は銀本位制を採用していたのである。

興味あるのは、報告の中に掲げてある船舶表（表7）である。これにより具体的な輸送内容その他が判明する。

2月中に香港に入港した日本船は9隻である。そのうち、郵船が5隻、北海道炭鉱鉄道株式会社、浜中八三郎（北前船主）、大家七平（北前船主）、三井養之助がそれぞれ一隻となっている。郵船以外の謂ゆる社外船主の船舶が華北に現われていることは先に紹介したが、ここ香港においても、社外船が日本船の半分ちかく占めている。これは日本海運の多様

な発展、すなわち政府との関係の薄い、私的活動としての海運の発展を示すこととして興味深い。三井は社外船の雄である。また、北炭は華北においても活動したことは既にふれた。浜中、大家の北前船主もいまや汽船をもって活動しているのである。次に、これらの輸送内容で注目される特徴を箇条書にしてみよう。

1. 日本炭の輸送に従事する船舶の数は5隻であり最も多い。北炭の空知丸は小樽より、大家の愛国丸は門司より、郵船の伏木丸は口の津より、郵船の朝顔丸は函館より、いずれも石炭を搭載して香港に入港したものである。
2. サイゴンから香港への米穀輸送に従事しているのは、郵船の名古屋丸および浜中の東洋丸である。なお東洋丸は乗客4名ものせてきている。
3. 郵船の広島丸は下関よりランプおよび雑品をつんできている。また郵船の三池丸は9隻中登簿トン数最大の2,053トンであり、シンガポールより綿花、葱、阿片、干葡萄、雑貨をつんできている。広島丸は、明治26年11月7日にボンベイ航路の第一船として神戸を解纜しており、ボンベイ航路に従事していたとおもわれる。綿花を積載している三池丸もやはりボンベイ航路に従事していたとおもわれる。つまり、広島丸は、ボンベイ航路の往航、香港に寄港し、三池丸の方は、復航、シンガポールを経て、香港へ寄港したものとおもわれる。
4. 日本人が船長である船舶は、北炭の空知丸と、大家の愛国丸だけであり、他の7隻の船舶の船長はすべて外国人である。なお、古川興市が船長として乗組んだ愛国丸は、前年、社外船として初めてハワイ移民輸送を行なっている(10)。

表7 明治二十七年二月中香港入港日本船舶表※

船名	登簿噸数	船主	船長	乗組員数	荷物	備考
空知丸	一、一〇〇	北海道炭鉄 道株式会社	林 鶴松	四一	石炭千六百噸	二月一日小樽ヨリ入津
広島丸	二、〇三一	日本郵船会社	ジェー、ビー、 マクラミン	七一	ランプ三十二個、 雑品九個、	二月二日下関ヨリ入津
三池丸	二、〇五三	同	アール、チップル	六九	棉花千六百三十四個、葱 千五百個、阿片九十個、 千葡萄四百七十四個、雜 貨三十一個、	二月十四日新嘉坡ヨリ入津
伏木丸	一、七九〇	同	ジョン、ウィルソン	五四	多久石炭千七百三十噸	二月十六日口ノ津ヨリ入津
東洋丸	一、五四八	浜中八三郎	ジー、ゼー、 エドワード	四八	米外ニ乗客四名	二月十九日西貢ヨリ入津
名古屋丸	一、七五八	日本郵船会社	ジェー、ブラオン	六二	米三萬八千七百九十二個	二月二十日西貢ヨリ入津
愛国丸	一、〇六七	大家七平	古川與市	四二	豊前石炭千三百五十噸	二月二十一日門司ヨリ入津
朝顔丸	一、五二七	日本郵船会社	エイチ、ワルテル	六五	石炭二千三百二十八噸	二月二十五日函館ヨリ入津
有明丸	一、八八五	三井養之助	アレクサンドル、 マーレー	四九	三池石炭	二月廿六日口ノ津ヨリ入津
合計九艘一萬四千七百五拾九噸						

※ 出所、『通商彙編』（明治二十七年五月）〔香港〕「廿七年二月中日本船舶ノ香港へ入港噸数」明治二十七年三月一五日付。

郵船は、定期航路も、石炭輸送も、香港を中心とする三国間輸送もやっており、さすがにその海運活動は多彩である。また、浜中の東洋丸は、社外船のなかで唯一香港中心の三国間輸送に従事しており、その積極性は顕著である。

表 8 日本船の香港入港回数※

明治				12	13	14	15	16	17	18
日 本 船						26		33	16	
三 菱 船				6	26	26	30	27		

明治	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
日 本 船						32	26	37	49	27
日 本 郵 船	<u>1</u>		<u>26</u>	<u>37</u>	<u>24</u>	<u>5</u>	<u>12</u>	<u>10</u>		
(口の津／香港)			<u>26</u>	<u>37</u>	<u>15</u>					

※『通商彙編』（明治15年）〔香港〕領事、安藤太郎；同（明治17年，上）〔香港〕領事代理心得、町田實一；同（明治18年下）〔香港〕明治18年11月23日付；『通商彙纂』第52号（明治29年11月2日）「香港に於ける船舶業の近況」明治29年9月21日付、および通信省管般局「日本郵船会社事業監査一斑」通信省、明治27年，により作成。ただし、下線を施した「日本郵船会社事業一斑」による数値は、前年の10月から始まる年度のものである。たとえば、21年に掲げた三菱の26回という数値は、20年10月から21年9月までの数値である。

ここで、領事報告ならびに「日本郵船会社事業監査一斑」によって作成した日本船の香港入港回数の経年変化を見てみよう（表8，参照）。数値が不明で抜けているところも少なくないのであるが、大雑把にいった、香港における日本船の入港はあまり増えていない。しかし、初期においては、三菱が目立つのに対し、日清戦争直前の頃には郵船以外の船舶が

香港に入港していることが窺われる。

表 9 各国船舶香港入港度数※

	1881	1883	1884	1891	1892	1893	1894	1895
英国	2,306	2,375	2,364	2,856	3,199	3,061	3,011	3,308
中国 *	142	185	32	336	234	209	106	98
フランス	103	175	103	95	80	110	115	123
ドイツ	352	365	443	770	662	664	639	638
ノルウェー	2	8	4	53	35	65	85	112
日本	26	33	16	32	36	37	49	27
米国	123	92	133		(20)	(18)		
デンマーク	59	29	11		(49)	(52)		
オーストリア	10	15	12		(11)	(10)		
スペイン	38	53	40		(16)	(12)		
シャム	21	13	14			(2)		
オランダ	12	27	24		(19)	(8)		
ロシア	11	16	4		(0)	(0)		
スウェーデン	5	4						

※『通商彙編』(明治15年)〔香港〕領事, 安藤太郎; 同(明治17年, 上)〔香港〕領事代理心得, 町田實一; 同(明治18年下)〔香港〕明治18年11月23日付; 『通商彙編』第52号(明治29年11月2日)「香港に於ける船舶業の近況」明治29年9月21日付, により作成。ただし, ()で囲まれた数値は上半期だけのものであり, これらは, 『官報』第3060号(明治26年9月8日)〔香港〕「香港船舶出入数」明治26年8月16日付, 事務代理書記生, 染谷成章, による。

* 中国形船舶を除く。

さてそれでは, 香港において日本船はかなり確固たる地位を築いたといえるであろうか。それは, 必ずしもそうはいえない。たとえば, 表9によって, 明治14年(1881)頃からの主要国の船舶の香港入港度数を見

ると、英国は別格としても、ドイツ、ノルウェーは大きな発展を示しており、それに引換え日本船はむしろ停滞している。

さらに問題なのは、日本／香港間の貿易の日本船積取比率が低かったことである。先に、『東京経済雑誌』の香港通信を引いたが、その中に、日本炭の香港輸送のうち5分の4強は外国船によって行なわれたとある。むしろ石炭輸送に関して日本船の積取比率（トン・ベース）は高い方で、23,4年頃で約30%であった。他方、石炭を除く日本の対香港輸出入品の積比率は4%でしかなかった(11)。領事報告もまた、香港を中心とする海運市場のうち、対日本のそれは、中国を別にすれば、最大のものであるにもかかわらず、日本船がこの海上輸送において「勢権ヲ掌握スルニ至ルハ前途尚ホ遼遠ナリト云ウベシ」と嘆いている(12)。そこで、何故香港において日本船が伸び悩んでいたかを次節において検討しよう。

【注】

- (1) 「支那航業の実況（香港通信）」『東京経済雑誌』（明治24年8月8日）。
- (2) 前掲，「日本郵船会社事業監査一斑」による。
- (3) 同上。
- (4) 前掲，『神戸海運五十年史』，86ページ。
- (5) 『通商報告』（明治22年1月31日）〔リヨン〕「安南東京貿易」明治21年11月30日付。
- (6) 『官報』（明治26年5月27日）〔香港〕「紫棍港船舶出入数及貿易概況」明治26年4月25日付，領事代理副領事，宮川久次郎。
- (7) 石井摩耶子「19世紀後半の中国におけるイギリス資本の活動ージャーディン・マセソン商会の場合ー」『社会経済史学』第45巻4号（昭和54年），23～24ページ，および，前掲，拙稿，「大阪商船南洋線の前史ー航路視察復命書を中心としてー」，397～398ページ。

ジ、参照。

- (8) 前掲、『官報』（明治26年4月11日）〔芝罘〕「日本郵船会社の北清航海」明治26年3月24日付，領事代理，久永三郎。
- (9) 『通商彙纂』（明治27年5月）〔香港〕「廿七年二月中日本船舶ノ香港へ入港噸数」明治27年3月15日付。
- (10) 前掲、『神戸海運五十年史』，86ページ。
- (11) 踏海散史「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』（中外商業新報商況社内）日本經濟会，明治27年，72～74ページ。
- (12) 『通商彙編』（明治27年6月）〔香港〕「二十六年中香港ニ於ケル船舶出入」明治27年5月1日付。

二．日本船の香港進出をめぐる諸困難

上海線においては郵船は確固たる地位を築きあげていた。何故日本船は上海同様に東洋の要となる港湾において揮わなかったのであろうか。郵船の上海線の場合には開設以来，米国太平洋郵船（PM）および英国ピー・アンド・オー（P & O）その他の挑戦を却け，週1回の運航によって日本／上海間専門のサービスとして独占的地位を保っていた。しかし，香港／日本間の場合には，日本の船社にとって様々な困難があった。

まず第一に，日本の貿易取引の多くが，外国人商人の手によって行われていたことである。香港領事報告は「遺憾ナルハ此貿易（香港／日本間貿易）ノ多分ハ支那人西洋人ノ手ニアリテ本邦人ノ商權尚ホ微々タルコト之レナリ」と述べている(1)。このことが，日本船の香港貿易参入にとって不利に働いたことは当然であろう。この点，例外は石炭輸送である。明治19年1月，三井物産は上海支店下に属するものとして香港出張所を再開したが，取扱商品の最なるものは石炭であり，日本炭の香港輸入の大部分は三井の手を経ていた(2)。

表10 日本香港間の航路経営船社（明治25年）※

定期船	
彼阿会社（P & O）	香港／横浜間，2週1回
仏国郵船……欧州線	欧州／横浜間，2週1回
独国郵船……支線	香港／横浜間，4週1回
太平洋郵便汽船（PM）	香港／サンフランシスコ間，3週1回
東西汽船（O & O）	香港／サンフランシスコ間，3週1回
* 加拿陀太平洋郵船	香港／バンクーバ間，4週1回
貨物船（大抵1ヶ月1回，欧州／香港／日本間の航海をなす）	
シャーヤライン	
モーガルライン	
ベンライン	
* グレンライン	
ユニオンライン	
キングスインライン	
* ホルツライン	
* 香港／日本間運賃同盟に非加入の船社。	

※『官報』第2622号（明治25年3月30日）〔香港〕「日本香港間の汽船運賃」領事代理，副領事，宮川久次郎，により作成。

そして第二に，香港／日本間の航路においては極めて競争が激しく，日本船の新たな参入によって利益をあげることにかなりの困難があったということがあげられる。この航路には，定期船が多数あるのみならず，不定期船も多数活動していた。例えば，香港領事報告は，明治25年頃の日本／香港間を航海する船社について報告しているが(3)，それを纏めると，表10のようになる。

表にみるごとく多数の欧米船が香港／日本間を航海している。というのは香港も日本も欧米と極東を結ぶ大幹線上の目的地ないし最重要寄港地であるからである。もともと香港は，華南の供給港湾であると同時に，

自由港として中国と東南アジアの結節点であったので、欧米船が来航するのは当然であった。日本に対しても、ピー・アンド・オーおよびパシフィック・メールは、暮末においてすでに、定期線を延ばしてきていた。明治8年には、東西汽船（O & O）がサンフランシスコ／香港線を開始し、日本へ寄港した。さらに、日本の殖産興業政策の進展してくる明治20年頃には欧米船の来航は一層激しさをまし、北独ロイド、カナディアン・パシフィック、メサジェリ・マリティーム（MM）が相次いで定期線を開設している。当時、世界海運における英国の独占的地位はようやくその頂点を過ぎようとしており、ドイツ、北欧その他の船社の極東市場に対する参入によって、その競争は激甚を極めていたのである。そのため、日本／香港間の貨物に関しても明治20年5月11日に運賃同盟、すなわち、競争防止の為のカルテルが結成されている(4)。明治17年に三菱が香港航路を廃止した際にも、大幹線上において、日本／香港間のみの小航路を経営することの困難性を理由としていたのである(5)。

さらに、香港市場における日本船には、やや特殊な理由によって、不利な条件があった。それは、日本人高級船員の保険適合の問題である(6)。

わが国における近代的船員教育は、明治8年11月、三菱商船学校が開設されたことにより軌道に乗ったが、明治20年頃までは日本の外航船の船長は殆ど外国人であった。20年代になると日本人船長が登用され始めるようになってきた。そして、外航船の船長資格を示す甲種免状をもつものは、明治26年において、日本人191人、外国人259人であった(7)。政府は、軍事的理由からしても、日本人船長の登用を望んでいたのである。しかし、外航船における日本人船長の登用には困難が残り、円滑には進まなかった。そのことは、先に示した明治27年2月における香港入港日本船舶の例において、9隻中、2隻のみが日本人船長でもあったことで

も明らかであろう。それでは、何故日本人船長の登用は困難であったのであろうか。香港領事報告は、次のように述べている(8)。

而シテ又本邦船舶ノ当地方ニ往来スルニ一大不利益アリ他ニアラズ
「ロイド」ニ関連セル保険営業者ハ船長等ノ本邦人ナルトキハ其積
荷ニ対シ保険ヲ拒絶スルコトアリ

すなわち、日本人船長は保険上信用されておらず、日本人船長の場合、その船の積荷に保険を掛けられなかったのである。これが、船舶貨物の集荷において致命的であることは言うまでもない。このことは我国の関係者の間で大きな論議の的となったとおもわれる。

明治26年12月2日の『東京経済雑誌』の寄書欄には在香港の日本人、世古朴介、よりこの問題に触れた投書が寄せられている(9)。それには、

本年四月中日本郵船会社の汽船越後丸が石炭を満載して厦門に來り其陸揚後同地にては何の返り荷もなければとて、電報を以て当香港の郵船会社代理店に積荷の有無を聞合せり、代理店にては是より先き既に砂糖米穀等数千噸の積送を委託され居れば之を右の越後丸に積込まんと欲せしも、悲しや該船の船長は日本人たるの故を以て当香港の諸保険会社は何れも其積荷に保険することを肯諾せざる為め、折角の荷物も之を積むことを得ずして同船は厦門より空く穀船にて帰航したり、

とある。この郵船の越後丸の厦門航は、前節の芝罘領事報告に現れたものと同一のものであろう。記事内容に若干のくい違いがあるが、そのように考えて間違いあるまい。そうすると、先に芝罘領事が、越後丸は厦門より砂糖を搭載して回航の予定といていたのは、結局、日本人が船長であるという理由で、積荷の保険が拒否され、したがって積荷が得られず、実現しなかったことになる。もう一つ興味ある点は、外航船における日本人船長の配乗に関して、三井に比べて慎重であったとされる郵船が、この時点で日本人船長を外航船に配していたということである。

そもそも、この越後丸は華北への臨時航に出掛けたものであったからであろうか。というのは、華北、朝鮮、ウラジウォストーク方面への日本船の進出は、先に述べたように比較的早く、信用もあった。日清戦争後、郵船が日本人船長を積極的に外航船に配乗したのもこの方面からであった(10)。

浜中八三郎の東洋丸に関しても郵船の越後丸と同様な事情が存した。表7に見るごとく、明治27年2月に香港に入港した東洋丸の船長は、ジー・ゼー・エドワードという外国人であった。しかし、実は、その前年には日本人が船長を勤めていたのである。東洋丸はもともと神戸在住の英人アプトン(Upton)の所有船で、ザンベジという名前でよばれ、主として北米への移民輸送に従事していた。しかし、後援者であるニューオリエンタルバンクが破綻した為、ザンベジは競売に附され、明治26年、浜中が購入したものである(11)。東洋丸には日本人船長が配され、その年の11月には唐津炭を積んで香港に入港して陸揚した。香港では、中国商人からサイゴン米の輸送の注文があったのであるが、保険会社に貨物保険を拒否されたので破談となってしまった(12)。貨物保険が付けられなかったのは、ロイズのサーベヤー(船舶検査官)が日本の船員免状を認めないからであった。この際、浜中側の要請をうけて、香港領事宮川久次郎は、香港政庁に日本の海技免状を承認するように交渉を行なったのであるが、政庁側は、政府間の交渉事項ではないとして拒否したのである(13)。そこでやむなく、浜中側は船長として神戸在住の英人エドワードを雇い、さらに外人の機関長および一等運転士を雇い、東洋丸を運航することとなったのである。

表11 香港における輕荷船舶率※
(単位：パーセント)

国名	1883		1894, 1895	
	from	to	from	to
オーストラリア				
および	0.00	0.00		
ニュージーランド				
英領北米	0.00	0.00		
英領北ボルネオ	0.00	0.00	0.00	18.18
喜望峰	100.00	0.00		
交趾	0.86	58.90	0.00	49.32
欧州	0.00	0.00		
英国	1.24	0.00		
インド				
および	2.52	12.55	1.14	1.83
シンガポール				
日本	3.70	23.16	2.38	34.70
ジャバ				
および	0.00	40.00	4.35	44.44
インド・アーチペラゴ				
マカオ	9.70	3.62	28.66	2.37
モーリシャス	0.00	0.00		
北太平洋	0.00	88.89		
ヒリッピン島	11.11	41.72	0.91	22.83
海南および東京湾	0.94	1.42	2.80	5.24
ロシア領アジア	0.00	0.00	12.50	0.00
サンドウィッチ諸島	57.14	0.00		
シャム	0.00	21.05	0.00	6.12
米国	0.00	4.76		
英領コロンビア	/	20.00		
南米	/	0.00		
中国および台湾* ●	33.96	24.73	40.28	27.70

※『通商彙編』(明治17年上)〔香港〕領事代理心得, 町田實一, および『通商彙纂』(明治29年11月2日)〔香港〕「香港に於ける船舶業の近況」明治29年9月21日付, により作成。

* 中国形船を含む。

世古朴介もまた、この東洋丸の問題を取上げ、

日本船長及び船員等は斯くまでも価値なき乎、………想ふに彼の保険会社は表面にこそ規則慣例を守るか為に然りとは謂ふと雖も、実は道理外に背馳して徒らに情実に偏向するの処置を取る者と謂はざる可らず、斯る次第にては我国は如何程航路を拡張し、如何程船員の養成に力を尽すも到底我航海事業より生する名誉と利益とを取得すること能はざるなり、

と痛憤している(14)。

もともと、海運においては、甲から乙に向う市場と、乙から甲へ向う市場とは区別され、したがってカルテル結成においても区別されるのが普通である。例えば、現代において、日本から米国にコンテナ船によって輸送される製品は多いが、米国から日本へコンテナ船によって輸送すべきものは殆んどない。明治二十年代の香港／日本間の場合、香港から日本へ向う船舶には空船、すなわち、無貨物船が多い。このことは表11によって示されている。すなわち、香港から日本へ向う船舶の軽荷船舶率は、明治16年(1883)には、23.16パーセントであり、27.28年には34.70パーセントとなっている。逆方向、すなわち、日本から香港へ来航した船舶の軽荷船舶率は、それぞれの年に、3.70パーセントおよび2.38パーセントであるので、日本から香港へ向う場合に返り荷を取得することの困難であることがわかる。このような場合、当然、競争は激化し、貨物の奪いあいがおこる。新参の日本船が、この市場に参入することは容易ではなかったであろう。

要するに、香港においては、このような船長問題その他の理由により、日本船の貨物集荷に問題があったのである。石炭輸送の例をとれば、日本からの往航貨物は石炭としても、復航貨物、「返り荷」を得ることが困難であったのである。船舶運航において返り荷を得ることの重要性は、

すでに天津航路の節においてふれておいた。天津では領事自らその問題の回答を模索していたのである。ただし、天津と香港の場合には相違がある。天津においては当初、復航貨物が殆ど存在しなかったのである。それに対して、香港の場合には、香港からの復航貨物がないわけではなく、日本船がそれを獲得することが困難であったのである。したがって、日本船は、香港向けの石炭輸送の運賃相場が、返り荷のない損失を保証するほど高騰するのではなければ、香港への石炭輸送に従事する意味はなかったのである。

当時の香港市場における日本船の役割は限界的なものであったといえよう。しかし問題の所在ははっきりしていた。まず、定期船分野においては、香港航路は幹線定期航路の一部として経営すべきものであるということであり、このこと、ボンベイ航路の実現により、前進の為の第一歩を記した。つぎに、不定期船分野においては、日本人船長を保険会社に認めさせることである。これらのことが、当時、日本海運の課題として残されていたのである。

【注】

- (1) 前掲、『通商彙編』（明治27年6月）〔香港〕「二十六年中香港ニ於ケル船舶出入」明治27年5月1日付。
- (2) 『通商報告』（明法22年6月28日）〔香港〕「香港の貿易」。さらに、奥田、前掲書、255および275～281ページ、参照。なお、三井の扱いによる船舶用焚料炭の香港輸出は長く、昭和に入っても続いた。昭和初期にはディーゼル機関による船舶が普及し始めていたが、貨物船には蒸気船が少なくなかったのである。日本海軍ですら、太平洋戦争中、パレンバンの水路を拓くに当って蒸気機関の掃海艇を参加させたといわれる。宮崎雄一『カサリーナの樹に風騒ぐ―昭和激動期、アジア各地を歩んだ商社員の思い出―』同時代社、

昭和60年，24～26ページ，参照。

(3) 『官報』第2622号（明治25年3月30日）〔香港〕「日本香港間の汽船運賃」領事代理，副領事，宮川久次郎。

(4) 同上。

(5) 前掲，拙稿「領事報告に見る海運情報」，参照。

(6) この問題については，すでに加地教授が佐藤勇太郎氏の懐旧談に基づいて，取扱っておられるが，ここでは，領事報告等によって，さらにその問題の具体的事例について検討することにする。
加地照義「明治年代における外人船員排除について—海技の近代化と自立について—」『商大論集』第22巻，第2，3，4合併号（昭和46年1月），および浅井彌六「本邦海技免状とロイツ海上保険」森田優三〔編〕『藤本博士還暦記念論文集』日本評論社，昭和19年，に採録されている佐藤勇太郎氏の懐旧談，参照。

(7) 加地，前掲論文，参照。

(8) 『通商彙纂』（明治27年2月）〔香港〕「二十六年中香港ニ於ケル本邦石炭積載船出入景況」明治27年2月7日付。

(9) 世古朴介「海外航路の拡張及び日本船員の信用」『東京経済雑誌』（明治26年12月2日）。

(10) 前掲，『日本郵船株式会社五十年史』，162ページ，参照。

(11) 前掲，『神戸海運五十年史』，88ページ，参照。

(12) 世古，前掲論文，参照。なお，加地教授は，東洋丸が香港に來航した年を，佐藤勇太郎氏の懐旧談に基づいて，明治23年と推定しておられるが，これは，以上の世古の証言および，領事報告からして明治26年が正しいであろう。また，佐藤氏の懐旧談では，東洋丸は，サンフランシスコへの回航を企てて，香港へ向ったとあるが，事実から見ると，サンフランシスコはサイゴンの誤りであるかもしれない。加地，前掲論文，参照。また，浅井，前掲論文，に採録されている佐藤勇太郎氏の懐旧談，参照。

(13) 前掲，佐藤氏懷旧談，参照。

(14) 世古，前掲論文，参照。

おわりに

日本海運の海外進出に関して，明治18年の日本郵船の成立は一つの画期であった。日本郵船は国策会社として純化され，海外進出に熱心になってくる傾向がはっきりしてきた。それまで，三菱によって，上海線，長崎／ウラジウォストーク線，朝鮮への定期航路が開始されていたが，郵船は，それらを引継ぐとともに，19年に天津への定期航路を開始した。天津航路は中国の首都北京に最も近い港湾への進出であるとともに，釜山，仁川へ寄港することにより，朝鮮西岸をはさむものとなった。朝鮮東岸はすでに長崎／ウラジウォストーク線によりカバーされていた。さらに22年には，ロシアの極東における国策船社であるセウエレフの朝鮮進出に対抗する為に，上海／ウラジウォストーク線が開始された。このように，朝鮮半島は日本の航路によって，二重三重に取囲まれ，明治20年代のなかばに，朝鮮の海運市場はほぼ日本の手におちたのである。その他，華北においては24年に牛莊線が開始される。これは，満州大豆の供給によって急速に重要となった。また，これにともない，三井を始めとする社外船が華北において不定期船活動を活発化させていったことも見逃すことはできない。

日本海運の南方への関心も早くから少くないものがあつた。三菱の香港航路は明治17年に一旦挫折する。郵船が成立すると，石炭輸出にともない，不定期船の香港航が増大し，さらにサイゴン，ジャワへと回航されている。三井その他の社外船もまた同様であつた。定期航路として

は、郵船のマニラ線が明治23年に開始され、華南の諸港に寄港した。これは多分に「南進論」の影響を受けたものと考えられる。

以上のものは、近海における日本船の進出をみたものである。遠洋に関しては、郵船の場合、まず、明治18年に始まる官約ハワイ移民輸送が注目される。しかし、これは臨時のものであり、定期ではなかった。また、同じく臨時航として、23、24年頃からオーストラリア航が開始された。最初の遠洋定期航路となったのは、郵船が明治26年に開始したボンベイ線である。この航路が、当時急速に発展しつつあった紡績業の為の原綿輸入を基礎としたものであることは周知のごとくである。なお、香港およびシンガポールがボンベイ航路の寄港地となった。

次に、これらの日本船の海外進出と日本の貿易の関係を考えてみよう。その為に、当時の日本の輸出と輸入を相手国別にグラフにした（付図1，2を参照）。また、このグラフをもとに貿易相手国の重要度に順位をつけ、次のように表12にした。これにより、明治18年頃から28年頃までの時期における日本の貿易相手国を重要度の順にみると、ヨーロッパ、（香港を含めて考えた）中国、北米、インド、朝鮮、オーストラリア、ロシア領アジア、フィリピン、という順になる。（香港を含めて考えた）中国は輸出においても輸入においても重要であり、日本船が上海につづき、華北、華南の諸港へ進出したことは当然であると考えられる。もっとも、このことは中国への日本海運の進出が容易であったということを意味しない。たとえば日本と中国の間の航路であっても外国船の進出は甚しく、競争は厳しいものがあった。特に香港の場合、日本の船長免状がロイズの保険上承認されず、したがって返り荷を得ることが困難であり、進出は大きく制約されたのである。

インドの場合には、日本の輸出はそれ程大きくはなかったが、輸入に

において、北米に優るとも劣らない重要性をもっており、航路開設の貿易上の根拠は明らかである。朝鮮に関しては、当時、日本の輸出市場としてよりむしろ日本の朝鮮からの輸入の方が目立っている。いずれにして

表12 日本の貿易相手地域の重要度※
(明治18年～28年)

		日 本 の 輸 出 額		
		大	中	小
日本 の 輸入 額	大	1. ヨーロッパ 2. 中国(香港を含む)		
	中	3. 北 米	4. インド 5. 朝 鮮	
	小		6. オーストラリア	7. ロシア領アジア 8. フィリピン

※ 付図1, 2にもとづき作成。

も、それ程大きな貿易量ではない。また、ロシア領アジアおよびフィリピンとの貿易は微々たるもので、ウラジウォストークおよびマニラへの航路が多分に政治的なものであることを暗示している。

日本海運活動の発展という点から注目を引く点は、三国間輸送に進出したことであろう。上海／ウラジウォストーク線はその例であり、しかも山東移民をウラジウォストークに輸送していることは、日本の貿易とは全く独立の海運活動として顕著なものがある。また、香港を中心として、郵船のみならず、社外船がサイゴンその他の東南アジアへの不定期船活動を行なっていることも見落すことのできない動きである。

それでは、領事の海運との関わりはどうであったろうか。今回検討した領事報告でみる限り、領事は、海運に対して、明治18年以前に見られたほどの積極的な関心はないように思われる。しかしそれでも、天津領事は日本船の返荷の問題を憂慮し、提言を行い、また、航路開設の効果について真剣な分析を試みている。さらに、マニラ航路が開設されるこ

ととなったのは、その前に、香港領事のフィリピン視察報告および福州領事の華南貿易促進の提言があったからであると思われる。すなわち、領事の海運に対する関わりについては、そのもたらす一般的な海運情報ばかりでなく、さらに立入った政策面においても無視することのできないものが残されていたと思われるのである。

最後に、日本海運の海外発展に関する当時の重要課題を指摘しておこう。それはボンベイ航路につぐ遠洋航路の開設であった。すなわち、ヨーロッパ、北米、オーストラリアへの航路である。前二者に関しては、その根拠は、先に示したグラフからも明らかであろう。ヨーロッパおよび北米は、日本にとって、当時、最も重要な貿易相手国であった。しかも、その間の運輸には専ら外国船が従事していた。当然、この航路への日本船の進出を実現しようとする議論が昂っていたのである。しかし、この「航路拡張」問題に関しては、また稿を改めて論じることとする。

〔後記〕

本稿作成にあたっては、著者の参加した京都大学人文学研究所主催の「領事報告研究会」の諸氏から様々な御援助を頂いた。また、海上保険に関して、神戸商科大学の姉妹義史教授から御教示を得た。記して感謝の意を表する次第である。

付表 1：華北への航路と航海数※
(日本郵船)

	航海数
長崎(仁川、芝罘)天津	10
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	1
長崎(仁川、芝罘)天津	13
*長崎(仁川、芝罘)上海……天津結氷中	3
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	6
◇本邦・朝鮮・北清・ウラジウオストーク間……臨時航	1
長崎(仁川、芝罘)天津	14
長崎(仁川)芝罘……天津冬季結氷中	1
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	6
長崎(仁川、芝罘)天津	6
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	7
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津	5
○長崎(仁川、芝罘)天津	2
*長崎(仁川)芝罘……天津冬季結氷中	4
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	6
上海(芝罘・仁川・釜山・元山津)ウラジウオストーク	6
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	6
○神戸(下関・長崎・五島・対馬・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	3
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津	10
*神戸(下関・長崎・釜山・仁川)芝罘……天津結氷中	4
上海(芝罘・仁川・長崎・釜山・元山津)ウラジウオストーク**	10
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	3
○神戸(下関・長崎・五島・対馬・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	7
○神戸(下関・長崎・五島・対馬・釜山・仁川・芝罘)牛莊(毎月1回)	2
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津	2
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)牛莊	5
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	1
上海(芝罘・仁川・長崎・釜山・元山津)ウラジウオストーク**	8
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	10
*神戸(下関・長崎・釜山・仁川)芝罘……天津結氷中	1
○神戸(下関・長崎・五島・対馬・釜山・仁川・芝罘)牛莊(毎月1回)	10
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	8
◇本邦・朝鮮・北清・ウラジウオストーク間……臨時航	3
上海(芝罘・仁川・長崎・釜山・元山津)ウラジウオストーク**	10
○神戸(下関・長崎・釜山・仁川・芝罘)天津(毎月1回)	10
○神戸(下関・長崎・対馬・釜山・仁川・芝罘・天津)牛莊(毎月1回)	7
○神戸(下関・長崎・五島・対馬・釜山・仁川・芝罘)牛莊(毎月1回)	1
*神戸(下関・長崎・五島・対馬・釜山・仁川)芝罘……牛莊結氷中	1
◇本邦・牛莊・太沽・芝罘間……北清臨時航	2
○神戸(厦門)芝罘臨時航	1
◇本邦・朝鮮・北清・ウラジウオストーク間……臨時航	2
上海(芝罘・仁川・長崎・釜山・元山津)ウラジウオストーク**	8

※ 通信省管船局「日本郵船会社事業監査一斑」通信省、明治27年、により作成。

○ 政府命令航路。

◇ 臨時航。

* 冬季氷中の短縮航路。

※※ 上海(芝罘・仁川・長崎・釜山・元山津)ウラジウオストーク線においては、復航の際、芝罘および仁川への寄港を省略する便と、長崎および仁川への寄港を省略する便とに分れた。

付表 2：華南・その他への航路と航海数※
(日本郵船)

		(航海数)
＜第一期（明治18年10月～19年9月）＞		
◇本邦諸港より香港、台湾、仙頭航		1
＜第二期（明治19年10月～20年9月）＞		
南方関係の航海はなし。		
＜第三期（明治20年10月～21年9月）＞		
◆口ノ津（長崎）香港		26
◆口ノ津（長崎）厦門		1
◇横浜（新湊、宇品、下関等へ寄港）布哇		2
＜第四期（明治21年10月～22年9月）＞		
◆口ノ津（長崎）香港		37
◆口ノ津（長崎）厦門		3
◇横浜（新湊、宇品、下関等へ寄港）布哇		2
＜第五期（明治22年10月～23年9月）＞		
◆口ノ津（長崎）香港		15
◇香港、西貢間		8
◇香港、瓜哇地方間		1
◇横浜（新湊、宇品、下関等へ寄港）布哇		5
＜第六期（明治23年10月～24年9月）＞		
◆横浜、馬尼刺間（神戸、下関、長崎、福州、厦門、台湾等へ寄港）		4
◇本邦諸港より香港、台湾、仙頭航		1
◇横浜（新湊、宇品、下関等へ寄港）布哇		5
◇香港、西貢間		2
◇香港、瓜哇地方間		2
◇神戸、豪州諸港間		1
◇神戸、瓜哇地方間		1
＜第七期（明治24年10月～25年9月）＞		
◆横浜、馬尼刺間（神戸、下関、長崎、福州、厦門、台湾、香港等へ寄港）		10
◇本邦諸港より香港、台湾、仙頭航		12
◇横浜（新湊、宇品、下関等へ寄港）布哇		2
◇神戸、豪州諸港間		2
＜第八期（明治25年10月～26年9月）＞		
◆横浜、馬尼刺間（神戸、下関、長崎、福州、厦門、台湾、香港等へ寄港）		8
◇本邦諸港より香港、台湾、仙頭航		1
◇横浜（新湊、宇品、下関等へ寄港）布哇		3
◇香港、西貢間		1
◇神戸、豪州諸港間		2
◇神戸（厦門）芝罘間		1
＜第九期（明治26年10月～27年9月）＞*		
神戸、孟買間（毎三週一回）		
往航……門哲、香港、新嘉坡へ寄港		
復航……新嘉坡、香港、上海へ寄港		
◆横浜、馬尼刺間		

※ 通信省管船局『日本郵船会社事業監査一斑』通信省、明治27年、により作成。

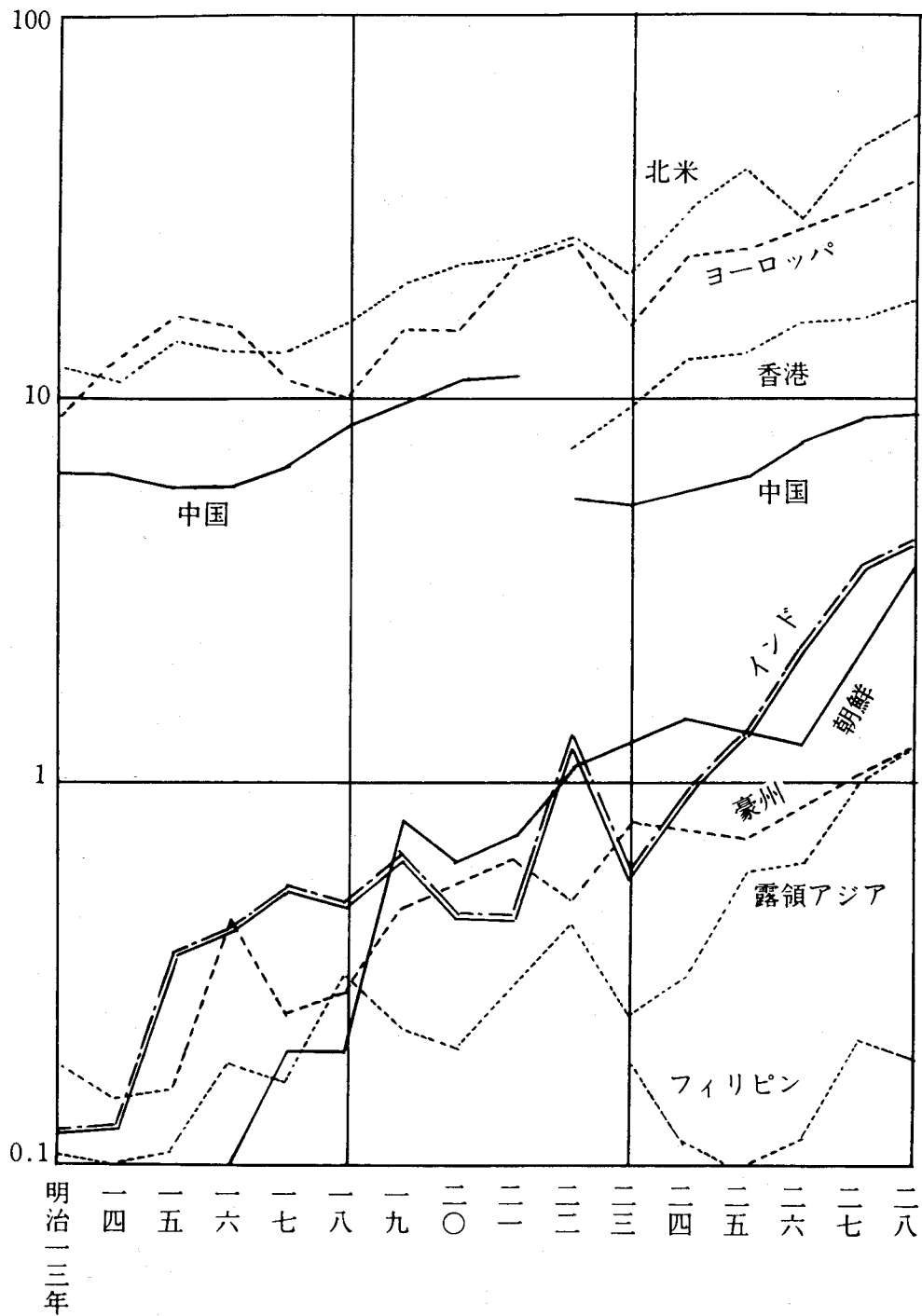
◇ 臨時航。

◆ 予定航。

* 第九期は計画案であり実績ではない。

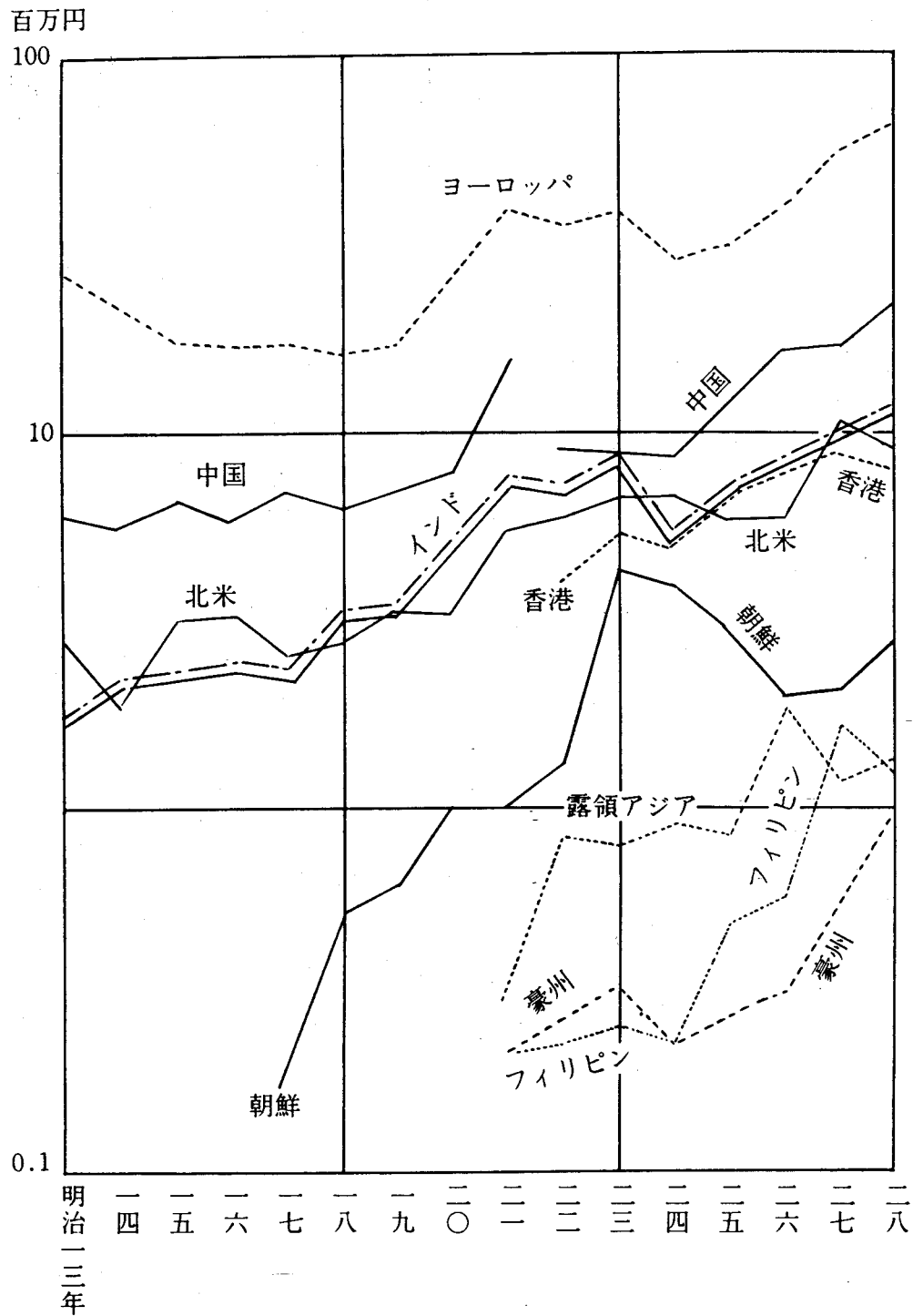
付図1：日本の地域別輸出額※

百万円



※ 山澤逸平・山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社、昭和54年、および東洋経済新報社〔編纂〕『日本貿易精覧』東洋経済新報社、昭和50年、増補復刻版、により作成。

付図2：日本の地域別輸入額※



※ 山澤逸平・山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社、昭和54年、および東洋経済新報社〔編纂〕『日本貿易精覧』東洋経済新報社、昭和50年、増補復刻版、により作成。

第4章 明治20年代中期の航路拡張論

—『日本海運論』を中心として—

はじめに

一. 背景

二. 議会および船社の動向

三. 『日本海運論』における議論

おわりに

はじめに

日清戦争以前において遠洋航路というべきものは、ボンベイ航路が唯一のものであった。

日清戦争後、日本海運の遠洋航路進出には目覚しいものがあつた。すなわち、日本郵船は、明治29年3月には欧州線（横浜／アントワープ）、8月にはシアトル線（香港／日本／シアトル）、10月には豪州線（横浜／アデレード）を開始し、また翌30年には東洋汽船がサンフランシスコ線（香港／日本／サンフランシスコ）を開始した。そして、これらの線は政府から多額の補助金を得ている(1)。

日清戦争後の日本海運の遠洋航路の発展ぶりはいかにも唐突であるの

で、それが、戦勝により大きな財源を得た政府の後援にもっぱら依存するもののようにみえるが、それはどこまで正しい見方であろうか。

本稿においては、日清戦争前において航路拡張の問題がいかにとりあつかわれていたかについて若干の考察を行ってみたい。

〈注〉

- (1) 逓信省〔編〕『逓信事業史』第六卷、逓信協会、昭和16年、817～818ページ参照。

一. 背 景

安政6年(1859)、横浜、長崎、函館が開港された(1)。同年、英国において東洋航路を担当するP & Oは早くも来航し、上海／長崎間の定期化を行っている(2)。文久3年(1862)にはフランスのMI (Cie des Services Maritimes des Messageries Imperiales) が横浜に配船し、慶応元年(1865)には上海／横浜線を開始した。なお、MIは明治4年にMM (Cie des Messageries Maritimes) と改称した。慶応3年、米国のPM (Pacific Mail) がサンフランシスコ／横浜／香港線を開始し、さらに、横浜／上海支線を開始した。したがって、PMが上海線を開始してからはP & OやMIの上海線は中止されたか、あるいはサービスが減少されたのではないかと想像される。なお、P & OやMIの線は不定期であったのではないかとする見方もある(3)。慶応4年(1868)には兵庫も開港となる。

明治2年(1869)にスエズ運河および米大陸横断鉄道が開通すると欧米船の極東来航は一層激しさを増す(4)。明治8年にはO & O (Occidental & Oriental Steam Ship) がサンフランシスコ／香港線(横浜寄港)を開始し、翌年からはPMと共同運航となる(5)。

当時、極東海運市場の中心となったのは中国であった。鎖国を打破ら

れたのは日本ばかりではない。中国もまたそうであったのである。元来、中国は、貿易を広東一港に限定し鎖国の維持に努めたが、阿片戦争による南京条約（1842）、アロー号事件による天津条約（1858）の結果として開国のやむなきに至った。この結果、本土沿岸のみならず内陸に至るまで開港場が設けられた(6)。そして、日本もまた日清修好条約の発効（明治6年）の結果、これら中国の開港場に入出入りする権利を取得するのである。

天津条約に由来して公布された長江収税章程（1861）は国内法であったが、外国型船舶（主として汽船）による中国商品の沿岸貿易に対する関税を規定し、結果として、それまでは黙認されたにすぎなかった外国船による沿岸貿易権を公認することとなった。さらに、それは、1863年のデンマークとの条約に規定され、条約上の権利とされるに至った。自国船による沿岸貿易の独占はカボタージュ（Cabotage）とよばれるが、各国において海運上の民族主義政策として採用されたものである(7)。歴史上、その著しい例は、英国のクロムウェル（Cromwell）の航海条令（1681）である。要するに、中国はカボタージュを失ったのである。日本も中国と同様の状況にあった。ただ、条約上の解釈はあいまいであった。岩崎彌太郎は、

或曰ク我条約中ニ外国船ノ我港甲ヨリ乙港ニ進ムコトヲ許シタルノ
明文有リト或曰ク此文ハ徒ニ重税ヲ避クルヲ許ス可シトノ主意ニ本
ツキ敢テ沿海貿易ノ権利ヲ与フルニ非スト(8)。

と述べ、解釈の多義であったことを示している。

明治政府以前、すでに幕府は外国船舶の内海往来を差控えんことを各国公使に照会したが、条約上外国官吏は内地往来の自由あることを口実として拒絶された(9)。また、明治2年、オーストリアとの条約第13条に

日本人はオーストリアの船舶を雇い、諸開港場間において日本貨物を運送するを得、との明文を加えたため、事実上外国船に沿岸貿易権を許したような形となり、その後の条約改正でカボタージュの回復が課題となるのである(10)。

そして、条約の改正はさしあたり困難であったが、三菱が、日本の「航権」の回復の期待を担うものとして、政府より「無類保護」をうけ、明治8年、9年と、上海線においてパシフィック・メール (PM)、ピー・アンド・オー (P & O) と争い、勝利していくのである。三菱は明治14年の政変後、新たに政府の支援をうけた共同運輸会社からの挑戦に直面するが、結局、妥協はなり、明治18年、三菱の海運部門と共同運輸会社は合併して日本郵船が成立し、一層、国策会社として純化されていくのである(11)。

沿岸航路においても、三菱、そして、日本郵船の成長は急速であり、事実上、カボタージュの回復は進んでいった(12)。しかし、それでも、明治19年、横浜から神戸に向う途中、紀州勝浦沖で遭難し、その際、専ら日本人その他の東洋人を犠牲にし、著しく国民感情を刺激した英船ノルマントン号のごとく日本沿岸で貨客輸送に従事する外国船がまだまだ存在したのである(13)。

当時の日本においても、経済上の自由主義を重んじ、海運に関しても同様の思想を適用しようとする見解もなくはなかったが(14)、むしろ海運の強化、政府の保護を支持する議論がさかんであった。そして、常に、英国ですら1849年まで航海条令を維持したではないか、アダム・スミスですら国防上の理由でそれを支持したではないか、と論じられたのである(15)。

在外日本領事からも各国の海運保護の具体的状況が伝えられている。

たとえば、明治16年(1883)、サンフランシスコ領事は、貿易拡張の手段は海運拡張にありとし、各国における海運補助金の年額を次のように伝えている(16)。すなわち、フランス475万ドル、オーストリア80万ドル、スペイン12万ドル、英国約300万ドル、ベルギー10万ドル、オランダ28万4200ドル、ノルウェー・スウェーデン15万7000ドル、イタリア154万4000ドル、米国約20万ドルである。したがって、海運補助金の大きさからいうと、フランス第1位、英国第2位、イタリア第3位ということになる(17)。

上にドイツがあがっていないのが不思議に思えるであろう。実は、当時ドイツ国会は経済上の自由主義を保持していたのであったが、政府側に立つ保護主義の勢力も強大になりつつあったのである。そして、このうごきは、日本の名誉領事によって着々と伝えられているのである。明治17年5月15日、ハンブルグ発の領事報告において、日本の名誉領事マルチン・バルチャアルトは、ドイツ帝国宰相が、ハンブルグもしくはブレーメンと日本の間に定期航路を開設するため補助金を付与すべき議案を国会に提出しようとしている、と伝えてきている(18)。そして、さらに、

国会ニ於テハ是迄郵便船及ヒ其他ノ事業ニ補助金ヲ付与スル事ニ関シ同意ヲ表シタル事無之候得共目下ハ反对主義ノ新聞紙中重立チタルモノモ右ノ議案ト同様ノ趣意ニ基キ東洋トノ交通ヲ進達スルノ得策タル事是認致候就テハ国会議員ノ多数ハ多分該挙賛成ノ投票可致ト被存候

と述べている。ここでは、それまで、国会が特定の産業に対する政府補助に同意したことはなかったことが明かにされ、また、今回の航路補助に関しては、これまでの反対派の新聞も是認しており、議員の多数も賛成するであろう、というバルチャアルトの判断が示されている。

しかし、議案の通過はバルチャアルトの言うがごとく簡単には進まな

かった。明治17年10月29日付のバルチャアルトの報告は(19),

独逸政府カ漢堡或ハ「ブレーメン」ト日本間ノ郵便汽船ヲ設ケ之ニ補助金ヲ下賜セントノ議案ヲ提出シタルニ前期ノ集会中国会ノ採用スル所トナラサリシモ右ノ議案ハ再ヒ議院ニ提出セラルベシと述べている。そして、当時、ドイツにおいては賛成と反対の激しい議論が戦わされたが、バルチャアルトが予想していたとおり、議案は再び国会に上程され、翌年3月23日にやっと議決されたのである(20)。この結果、宰相ビスマルクは、東アジアおよびオーストラリアへの郵便汽船航路15ヶ年間の請負人を入札によって定め、それに対して年間400万マルクを給与する権限を与えられたのであった。したがって、ドイツもまた他の主要国と同様、海運保護に転じたのである(21)。現実にはドイツの東洋航路を担当することとなったのは北ドイツロイド社であり(22)、それは明治19年に開始された、当初ブレーメン／シンガポール／香港／上海を結ぶ線であり、日本との間は香港からの支線によって結ばれていたのが(23)、間もなく日本延航が開始された(24)。

また、太平洋側においては、カナディアン・パシフィックの大陸横断鉄道の完成にともない、明治20年5月にモントリオール／バンクーバ間の急行列車サービスが開始され、続いて6月には鉄道に接続するバンクーバ／横浜／香港線が開始された(25)。さらに、明治25年には、ノーザン・パシフィックによりタコマ／香港線が開始された(26)。太平洋においても競争は激しくなっていたのである。

〈注〉

- (1) もっとも、長崎がもともとオランダ、中国、朝鮮に対して、開港されていたことはいうまでもない。
- (2) 東洋航路におけるP&Oの発展に関しては、中川敬一郎「P&O汽

船會社の成立—イギリス東洋海運史の一齣—」(土屋喬雄教授還暦記念論文集)『資本主義の成立と発展』有斐閣, 昭和34年, を参照。

- (3) 富永祐治『交通における資本主義の発展—日本交通業の近代化過程—』岩波書店, 昭和28年, 79ページ参照。
- (4) 外国船社による日本への定期航路の開設については, 山口和雄「明治初期の外国海運と三菱會社」中村隆英・大塚久雄・鈴木鴻一郎〔編〕『世界經濟分析—脇村義太郎教授還暦記念論文集 I—』岩波書店, 昭和37年, および大阪商船三井船舶株式會社(榊原昌義〔編〕)『大阪商船株式會社八十年史』大阪商船三井船舶株式會社, 昭和41年, 1~5ページ, 参照。
- (5) 太平洋における極東航路, すなわちサンフランシスコ／横浜／香港線は, 慶応3年(1867), 米国のパシフィック・メイル(PM)によって開始された。さらに, パシフィック・メイルは長崎／上海線のみならず, 日本沿岸の輸送に従事し, 一時は日本の航権は同社に帰すかと思われたほどであった。その後, 政府の支援をうけた三菱の努力によって, 上海線および沿岸におけるパシフィック・メイルの活動は止んだ。しかし, サンフランシスコ線に関しては, 明治8年, さらにオー・アンド・オー(O & O)すなわち東西洋汽船の参入があり, 翌年にはパシフィック・メイルと共同運航となる。

サンフランシスコ線の主たる輸送対象は中国の茶および出稼労働者, 日本の生糸であったと思われる。たとえば, 茶の場合, オー・アンド・オーによるサンフランシスコ線開設の契機をなしたとみられる。すなわち, このオー・アンド・オーは米大陸横断鉄道を経営するところのユニオン・パシフィックとセントラル・パシフィックの両者が共同して明治7年に設立したものであった。その一つの目的は極東からの茶の輸送を制御しようとしたものであろうと領事報告は伝えている。もともと茶は, いわゆるティー・クリッパーとよばれる帆船で輸送されていたのであるが, 明治2年にスエズ運河が

開通し、さらに米大陸横断鉄道が完成すると、汽船によって輸送されるようになった。そして、極東／ニューヨーク間の場合、経路がいくつかあった。スエズ運河経由によるもの、パナマ地峡経由によるもの、サンフランシスコ経由によるもの、などであった。勿論、サンフランシスコ経由によるものが大陸横断鉄道を利用することにより、もっとも短時日で茶の輸送を行うことができたのである。たとえば、横浜／スエズ／ニューヨークの航路は60日かかるのになんとして、サンフランシスコ経由によるものは、26～35日であった。『通商彙編』（明治17年、下）〔サンフランシスコ領事報告〕「公報第三一号：汽船帆船ノ茶運賃及ヒ其輸入高ノ増進」、および『通商彙編』（明治18年、下）〔サンフランシスコ領事報告〕「米国華盛頓部『タコマ』ノ新航路」を参照。

- (6) 『通商報告』第124号（明治22年9月30日）〔福州領事報告〕「支那貿易ニ関スル報告（120号続）」を参照。
- (7) カボタージュについては、東海林 滋「カボタージュと船の国籍—海運政策の法制的側面—」『関西大学商学論集』28(1)昭和58年、を参照。
- (8) 『三菱社誌』（明治9年3月是月）東大阪(3)、137～140ページ。なお、『三菱社誌』については、三菱社誌刊行会〔編〕で昭和54年から55年にかけて東京大学出版会から出版されたものを用いた。
- (9) 八木太一郎「日本海運論」矢野芳弘〔編〕『日本海運論』（中外商業新報商況社内）日本経済会、明治27年、125ページ。
- (10) 坪谷善四郎『日本海運論』博文館、明治27年、101ページ。
- (11) 加地照義「二大定期船会社の創立—郵・商二社の設立過程—」『海事交通研究』第16集、昭和54年、参照。
- (12) 山口、前掲論文、参照。
- (13) 東海林、前掲論文、参照。さらに、「英船ノルマントン号の沈没事件」『東京経済雑誌』（明治19年11月13日）、および田口卯吉〔演〕「ノル

マントン号乗組人の死を悼む」、同上誌、(明治19年11月27日)、参照。

- (14) 「自由航業論 (一～六)」『東京経済雑誌』(明治16年 6 月23・30日, 7 月 7・14・21・28日), 参照。
- (15) 商況社「海運一斑」『商況海事誌』第二号 (明治15年12月12日), および八木, 前掲論文, 108～109ページ参照。
- (16) 『通商彙編』(明治16年, 下)〔サンフランシスコ領事報告〕「公報第七号: 海運保護」明治16年 7 月12日付, 領事, 立田 革。
- (17) フランスの海運保護については, 秋山一郎「海運政策に関する一考察—フランス海運政策の発展過程—」『国民経済雑誌』(昭和36年 9 月) 参照, また英国については山田浩之「イギリス定期船業の発達と海運政策(一), (二)」『経済論叢』(昭和36年 1 月, 3 月) 参照。さらに, 海事産業研究所〔編〕『主要国戦前海運助成史』海事産業研究所, 昭和44年, 参照。
- (18) 『通商彙編』(明治17年, 上)〔ハンブルク領事報告〕「第五号」明治17年 5 月15日付, 領事マルチン, バルチャアルト。
- (19) 『通商彙編』(明治17年, 下)〔ハンブルク領事報告〕「一千八百八十三年度漢堡府輸入輸出報告」明治17年10月29日付, 領事マルチン, バルチャアルト。
- (20) 『通商彙編』(明治18年, 上)〔ハンブルク領事報告〕「第廿七号」明治18年 3 月26日付, 領事代ジュリアス, シャーベルト。これはまた, 『東京経済雑誌』第280号 (明治18年 8 月29日) に転載されている。
- (21) ただし, それでは, ドイツ海運がその後政府補助の故に躍進したかということ, 海運論者はそうは考えていない, 基本的にはドイツ海運の発展は自由なビジネスによるものであった。この点については, 佐波宣平『海運理論体系』有斐閣, 昭和52年 (再版), 281～282ページ, および織田政夫『海運政策論』成山堂, 昭和54年, 20～28ページ, 参照。

- (22) 『官報』第639号(明治18年8月17日), 215ページ参照。
- (23) 『官報』第935号(明治19年8月12日), 118ページ参照。
- (24) 前掲『大阪商船株式會社八十年史』, 20ページ参照。
- (25) 『通商彙編』(明治18年, 下)〔ロンドン領事報告〕「加奈太太平洋鐵道會社ノ景況」明治18年11月13日付。『通商報告』第109号(明治22年5月20日)〔サンフランシスコ領事報告〕「英領閩龍比亞州ノ風土產物漁農商工業ノ景況(第百六号ノ続キ)」, 19ページ。『通商報告』第126号(明治22年10月18日)〔サンフランシスコ領事報告〕「加奈太太平洋鐵道及汽船線路ノ桑港ニ及ボシタル貿易上ノ影響」。以上参照。
- (26) 『官報』第2715号(明治25年7月16日)〔バンクーバ領事報告〕明治25年6月8日付, 副領事鬼頭悌二郎, 184ページ, 参照。

二. 議會および船社の動向

日本側においても, 遠洋航路開設の意図は早くから存在した。明治9年には三菱の岩崎がサンフランシスコ航路について語り, 明治11年には三菱はその船舶を欧州航路の瀬踏として欧州に修理回航をしており, また, 明治14年には東京風帆船會社が帆船謙信丸によって豪州航を行ない, 航路開設の可能性を探っている。また, ドイツやオーストラリアの名誉領事からも航路開設の提案があった。しかしその後, 松方デフレ, 三菱と共同の競争など, 日本海運界は多事であり, おちついて遠洋航路進出を検討する機会はなかなか訪れなかった(1)。

日本郵船は明治18年に成立したが, 同年, 官約ハワイ移民988人を山城丸によって輸送したのを皮切りとし, 20年1回1,447人, 21年3回計3,287人, 22年3回計3,004人, 23年4回計3,799人, 24年5回計5,777人, 25年3回計3,125人, 26年3回計4,876人を輸送している(2)。また, 同社は, 第三期(明治23年10月~24年9月)に1回, さらに第四期および第五期

にそれぞれ2回ずつ、オーストラリアへ航海を行っている(3)。しかし、これらは、ニューカレドニアやクイーンズランドへの出稼人の輸送が主で、定期航路でないことはいうまでもない。

同社は、明治20年、メキシコから東洋航路を譲らんとする提議に接し、協議に赴いたが、不調におわった。ただ、これが機縁となって、翌年、日本とメキシコ両国間に治外法権を含め対等条約が締結された(4)。同年、日本郵船は米国の東西洋汽船(O&O)のサンフランシスコ／ハワイ／横浜／香港間の航路を買取らんと欲し、政府に12ヶ年間毎年50万円の郵便補助金を得んことを懇請したが、政府の容れるところとならなかった(5)。また、欧州航路に関しても、明治25年にベルギー政府より共同で欧州／極東間航路を經營することが提案されたが、これも時期尚早ということで実現しなかった(6)。

しかし、政界においては、航路拡張の問題は、明治25年末には、具体的な政治問題として取上げられることとなった。というのは、12月16日、自由党が、第四回帝国議会衆議院において、航路拡張の建議を行なったからである(7)。この建議案は西山志澄他8名の提出によるものであったが、航路の優先順位は、第一に豪州航路、第二に欧州航路であり、その後米州航路およびウラジウォストーク直航航路を開設すべきものとされた。そして、担当すべき会社は日本郵船であるが、補助金は、それまでのごとく一般的なものではなく、特定の航路、特に海外航路に対してなされるべきであるとされた。建議案の要領は、次のものであった。

第一 日本郵船会社保護金ノ性質ヲ一変シ各国普通ノ助成法ニ倣ヒ
航路ノ遠近難易業務ノ輕重大小ヲ参酌シ哩数ヲ標準トシテ各
線路毎ニ助成金ヲ定ムルコト

第二 助成金ハ概シテ外国ノ航路ニ与ヘ内地ノ航路ニ与ヘサル事ト

シテ從來ノ保護金額ヲ減スルコト

第三 豪州欧州ノ二大航路ヲ新開シ之ニ対スル助成金ヲ与フルコト

第四 以上ノ事ヲ行フカ為メ政府ハ日本郵船会社ト協議ヲ遂クルコト

第五 助成金ノ財源ハ政府ニ於テ案ヲ立テ議會ニ協賛ヲ求ムヘキ事

但政府ハ成ヘク政費ヲ節減シテ之カ財源ニ充ツルコトヲ勉ム

ヘシ

豪州航路が第一にされたのは、日本より豪州への定期航路が存在せず、機会が多いと考えられたからである。もっとも、在豪のイースタン・アンド・オーストリアン社は香港／アデレード間に定期航路を営み、時に日本に延航していた。

欧州航路を第二とする理由はかならずしも明快ではない。日本の貿易上最重要であるにもかかわらず、その運送をまったく外国船に依存することは経済上において不利であるということと、多数の外国船社が定期航路を開設している世界海運上の本舞台であるにもかかわらず、日本船社が定期航路を開設しておらないことは残念だ、不自然だとする、多分に国家の威信を念頭においたものであったようだ。

米州航路は当時懸案のニカラガ運河の開通をまち着手すべきものとされた。というのは、後でまた触れるのであるが、当時、北米西岸への航路はすべて鉄道と連絡しており、それらの鉄道に手掛りのない日本としては、運河完成による北米東岸乗入れに期待するよりないと考えられていたのである。具体的には、郵船は、日本より、ハワイへ行き、サンフランシスコから南下して中米の運河を通り、ニューヨークに至るという航路を考えていたのである(8)。

また、ウラジウォストーク線はすでに開設されていたが、これはもともと長崎から釜山、元山と朝鮮東岸を経由するものであった。したがっ

て、シベリア鉄道の全通に先立って神戸からの直航線を開設すべきものと考えられていた。

それまでの補助金は、郵船に対して年間88万円が与えられていたが、それは特定の航路に結びついたものではなかった。他方、郵船に対する命令航路は、主として内国航路を中心とするものであった。これに対して自由党の建議案は、命令航路は海外航路を中心としてそのマイル数に応じて補助金を与えようというものである。議会における議論においては、外国が補助金の競争をしかけてきた場合にはどうするのだ、というような厳しい質問もでたが、建議案の大綱に関しては一人の反対者もなかったのである。

このような航路拡張の建議案が提出されるにいたった背景としては、まず第一に、当時の識者の間にみられた、鎖国に対する悔恨と、海外進出における立遅れに対する焦慮の念があげられよう。さらに、当時、英国が日本の模範とされていたこと、特に海運に関してそうであったという事実は見すごすことができない。英国が、16世紀以来、ポルトガル、スペインのみならず、オランダの海上勢力と争い、それを打倒して帝国を建設した歴史は常識として知られていた。そして、その際、英国政府の海運力強化の為の政策、補助が注目され、当然日本においても政府が海運を援助すべきものとされたのである。第二に、米州航路およびウラジヴォストーク直航路があげられていることから、当時、いかに中米における運河建設とシベリア鉄道の建設による世界交通の変化が重大視されていたかがわかるであろう。航路拡張案には、このような大変化に備えようとする意図もあった。ただし、周知の如く、中米における運河構想はなかなか実現せず、結局、パナマ運河として大正3年に開通するまで遅れることになる(9)。第三に、明治23年の帝国議会の開設により、そ

れまでの熱っぽい政治運動は一段落をつけ、ようやく経済政策に対して強い関心が及び始めたということがあげられる。特に明治25年、財政に初めて剰余金が生じると、海外航路拡張のために補助を支給しようとする考えが力を得るようになったのである(10)。

この建議案は、委員会に付託され若干の修正を経て、明治26年2月17日、衆議院において確定された(11)。修正の主な点は、第五の次に、

第六 政府ハ米州航路浦潮斯德直航路ニ附キ充分ノ注意ヲ為スヘシ
という項を付加えたことである。これは情勢によっては、米州航路、ウ
ラジウォストーク直航路を早期に開設すべしと政府に注意を促したので
ある。ただし、建議案であるから、政府に対する要請という以上の意味
をもっていたわけではなく、したがって、ただちに立法に結びつくもの
ではなかった。

また、26年には郵船に新しい展開がみられた。まず第一にはボンベイ
航路の開設である。明治26年11月に開設されたボンベイ航路は、わが国
における最初の遠洋航路である。これは、当初より予定されていたとい
うよりも、20年代に急激に成長し始めた日本の紡績業と勃興し始めたイ
ンド民族資本の利害の一致をみた結果であり、これにより香港およびシ
ンガポールという重要港湾に日本船が寄港することになったことは先に
述べたとおりである(12)。しかし、この航路の開設の経緯は周知のことと
おもわれるのでこれ以上はふれないことにする。

もう一つの動きは、米州航路として、サンフランシスコ線とは別にシ
アトル線開設の可能性がでてきて、関係者との接触がおこなわれたこと
である。それは、アプトン汽船会社の破綻に端を発している。神戸在住
の英国人アプトンの所有する汽船ザンベジは日本と北米の間を航海し、
主として移民輸送に従事していたのであるが、後援者たるニューオリエ

ンタルバンクが破綻したために、アプトン線も破綻したのである(13)。旧アプトン線の代理人タビジは米国のグレート・ノーザン鉄道会社および日本郵船と協議し、新たにシアトル／日本／中国間の新航路を開設しようと計画していたのである(14)。

この頃郵船は、以上のような事実をふまえて、欧米豪の三大航路の開設の具体的な計画案を策定し、政府助成の承認をうるための準備をなしていた(15)。その概略は次のようなものであった(16)。

1. 欧州航路（横浜／ロンドン 11,980マイル）

使用汽船： 6 艘（1 艘 3,100総トン）

発 船： 毎月一回

往復期間： 6 ヶ月

2. 米国航路（横浜／シアトル 4,280マイル）

使用汽船： 2 艘（1 艘 8,500総トン）

発 船： 毎月 1 回

往復期間： 2 ヶ月

3. 豪州航路（横浜／メルボルン 7,097マイル）

使用汽船： 3 艘（1 艘 2,500総トン）

発 船： 毎月 1 回

往復期間： 3 ヶ月

他方、当時民間においても有力雑誌を始めとして航路拡張の議論がさかんであった。そこで次節においては、明治26年に日本経済会が懸賞募集をして、その優秀作をまとめた『日本海運論』のうち「将来の企図」の部分を中心に、当時の議論を考えてみよう(17)。

〈注〉

(1) 拙稿「領事報告に見る日本船の海外進出」角山 栄〔編著〕『日本領

事報告の研究』同文館，昭和61年，参照。

- (2) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社，昭和10年，98～99ページ参照。
- (3) 通信省管船局「日本郵船会社事業監査一斑」通信省，明治27年，参照。
- (4) 前掲，『日本郵船株式会社五十年史』，87～88ページ参照。
- (5) 同上。
- (6) 同上書，137ページ参照。
- (7) 『帝国議会衆議院速記録 5：第四回議会，上（明治25年）』東京大学出版会，昭和54年，310～321ページ，参照。
- (8) 同上，312ページ，における西山志澄の説明参照。
- (9) 河合恒生『パナマ運河史』教育社，昭和55年，参照。
- (10) 日本郵船株式会社庶務部文書課「日本海運五十年小史」日本郵船株式会社，大正10年，11ページ，参照。
- (11) 『帝国議会衆議院速記録 6：第四回議会，下（明治26年）』東京大学出版会，昭和54年，846～850ページ，参照。
- (12) 拙稿，「日清戦争前における日本海運の近海進出」『海事交通研究』第29集，昭和62年，参照。また，日本郵船株式会社貨物課『我社各航路の沿革』日本郵船株式会社，昭和7年，131～137ページ，参照。
- (13) 神戸海運業組合『神戸海運五十年史』神戸海運業組合，大正12年，88ページ参照。さらに，ザンベジの運命については，前掲，拙稿，「日清戦争前における日本海運の近海進出」を参照。
- (14) 『官報』第3034号（明治26年8月9日）〔バンクーバ領事報告〕「東洋新航路計画」明治26年7月15日付，副領事鬼頭悌二郎，96ページ，および寺島成信「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』（中外商業新報商況社内）日本経済会，明治27年，94ページ。
- (15) 前掲，日本郵船株式会社庶務部文書課「日本海運五十年史小史」日本郵船株式会社，大正10年，11～12ページ，参照。
- (16) その後の自由党の航路拡張案もこれを基礎としていたとみられる。

また、日本郵船においてはさらに修正を加えているようである。この点については、寺島、前掲論文、90ページ、参照。

- (17) 矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』（中外商業新報商況社内）日本経済会、明治27年。なお、この懸賞論文については、『通信事業史』においても、当時の航路拡張論の風潮を示すものとされている。通信省〔編〕『通信事業史』第六卷、通信協会、昭和16年、994ページ、参照。また、『日本海運論』に関する包括的な紹介は、つとに前田教授が行っておられるので是非参照されたい。前田義信「明治・大正期の海運及び鉄道論の展開」交通学説史研究会〔編〕『交通学説史の研究（そのII）』運輸経済研究センター、昭和60年。

三.『日本海運論』における議論

当時民間においても航路拡張に対する関心は深く、さかんに議論が行われている(1)。特に日本経済会(2)、明治26年、「日本海運論」という題目の下に、懸賞論文の募集を行った(3)。内容としては、第一に、「日本海運の歴史及現在の実況」、第二に、「将来の企図」、の二点が求められた。審査の結果、甲は寺島成信、乙は蹈海散史、丙は斎藤和太郎の論文とされ、さらに八木太一郎の論文も優秀として、合せて印刷に附された(4)。また同じ頃、坪谷善四郎は、やはり『日本海運論』という題名で一書をあらわしている(5)。これもまた、その論ずる対象は日本経済会が募集した論文の場合と大変よく似たものであり、あるいは日本経済会の論文募集に刺激されて執筆されたものかと思われる。

これらの内容はもとより多岐に渡るが、ここでは、「将来の企図」を論ずる場合に航路拡張の優先順位がどのように考えられていたかを中心に検討してみよう。まず最初に寺島を取上げよう。なお寺島は、この時点では郵船社員ではなく海軍軍令部に勤務していたが、後には郵船の重役

になっており、いずれにしても当時すでに郵船に近い関係者であったと推測される(6)。

寺島は、第一着にシアトル線を開設するということを主張する(7)。同線は、自由党の建議案においては、あげられていないが、先に説明したように、当時関係者の間で交渉が進み始めていたものである。さらに寺島は、シアトル線においては、バンクーバにも寄港すべきだとする。これは、カナダとの貿易ばかりではなく植民政策促進をも念頭においたものである。その後の順番は、自由党案と同じく、豪州、欧州、サンフランシスコ線、ウラジウォストーク直航線となっている。

豪州線の航路としては、横浜／香港／フィリピン／タウンズビル／ブリスベーン／シドニー／メルボルン／アデレードが考えられている(8)。ここでは、香港、フィリピンとの貿易、ならびに三国間輸送も重視されている。しかし、寺島は、将来豪州線が発展するなら、これを直航線とし、マニラ航路は切離すべきだという。そして、マニラ航路は欧州線の支線とし、フィリピン／ボルネオ／ジャワ／ニューギニア／南海諸島間の運送に専従すべきだとする(9)。すなわち、ここでは、既存のマニラ航路を遙かに越えた南方への独自の航路が構想されている。そこには、郵船が、第五期（明治22年10月～23年9月）と第六期（明治23年10月～24年9月）にジャワに臨時航を行なったという経験が反映されているのであろう(10)。

サンフランシスコ線は、メキシコ、中米への延長、さらにはニカラガ運河開通後のことを念頭においたものである。

蹈海は、第一期にインドおよび北米、第二期に欧州および豪州、第三期にメキシコおよび南米、という順にしている(11)。インドというのは結局ボンベイ航路を念頭においたものである。また、北米とはシアトル線

である。したがってこの二線は、当時すでに開設のための交渉が具体化されていたものであり、蹈海はそれをふまえているのである。第二期の欧州および豪州は他と変らないが、欧州航路に関しては大西洋に国旗を掲げるといふ国家の威信を理由にあげている点において独特である。第三期のメキシコ航路および南米航路は主として移民を念頭においたものであり、これは当時問題となっていたメキシコ植民計画に影響されたものであろう(12)。

斎藤は、現状における貿易、交流の程度からする時は、欧州、米国(シアトル航路)、豪州という順で航路開設をするべきであるという。そして、将来ニカラガ運河完成の暁には米国が最重要となろうとする見通しを述べている(13)。豪州を軽視している訳ではなく、施行の容易さ、将来性、という点においては評価している。斎藤は海軍との関係にも触れ、日本と欧米の間には紛争の起る恐れは少なく、将来紛争の起る場所は東洋および南洋であろうとし、その点に関しても豪州線の意義を認めている(14)。また、斎藤は特に不定期船活動の重要性を強調しており、その為に船団を組織せよと主張している。この不定期船活動においては、直接貿易ばかりでなく三国間輸送が重要視されている。そして、船団の活動すべき場所は、東部ロシア領、朝鮮、中国、インド、南洋諸国(フィリピン、スマトラ、ボルネオ、ジャワ、ニューギニア等)、インドシナ等であるとされている(15)。この案は、その想を往時の冒険商人や御朱印船の活動にしているのであり、いささかロマンチックに過るように思われる。斎藤もまた、このような活動に航海助成をせよとまでいっているわけではない。しかし、斎藤が好例としてあげているのであるが、明治23年には、田口卯吉が船主として天祐丸に乗込んで南洋群島に貿易に出掛けている(16)。当時にはまだまだこの種のロマン主義が残されていたので

あろう。

また、上にあげた活動場所のうち、前三者、すなわち東部ロシア領、朝鮮、中国、およびフィリピンにおいては、すでにある程度の日本船の活動が開始されており、インドに関しては26年11月に定期航路が開設されたのである。したがって、残るは、フィリピンを除く南洋諸国とインドシナということになる。南洋諸国に関しては、寺島のマニラ航路拡張案も同一地域を対象としている。当時、これらが近海における日本船進出の今後の地域として視野に入っていたのである。

八木は、豪州を第一着とし、ついで欧、米としている。豪州線が最初とされているのは、豪州の場合、すでに郵船の試航がなされているという事実を重く見てのことである。米国線に関しては、シアトル航路にはふれず、横浜／ホノルル／サンフランシスコ／バンクーバという経路が考えられている。八木は多分、シアトル航路の計画を知る前に論文を執筆しているのであろう。

坪谷は、豪州線、米国線、欧州線の順とする。欧州線が最後となっているのは、すでにボンベイ航路が開設され、欧州航路のなかばは達成されており、しいて政府の助成におよばないという考えに基づく。また、米国線に関しては、シアトル航路に対する言及はなく、サンフランシスコ線、および植民を期待した南米線が希望されている(18)。

以上の議論を見るに、どの線が最も優先されるべきかについて多少の差はあるが、いずれにしろ、欧米豪の三大遠洋航路は近い将来（大体2、3年以内に）開設しなければならない、ということに関しては、殆ど異論はなかったようである。

そして、これらの航路開設にあたっては、当然に政府の補助が与えられるべきだとされたのである。それでは、そのような政府の補助が与え

られなければならないという根拠はどのように考えられていたのであろうか。この問題について、ややくわしく触れている斎藤および坪谷の議論を見てみよう。

斎藤は、国家にとっての海運の必要性について、次の六点をあげている(19)。

まず第一に、郵政上の必要をあげる。当時この重要性がどれほどであったかはよくわからないが、歴史的には各国とも定期船に対する補助の根拠としてしばしば採用したものである。それは、日本郵船という名前にもあらわれている。

第二に、交通貿易上の必要があげられている。斎藤はこれについて、まず自国の貨物は当然自国の船舶でもって運送すべきである、という素朴な議論を掲げている。また、さらに、有事の際の必要性をも論拠としている。

第三には、外交上の必要があげられる。これは、単純に国の威信のためである。

第四には、直接に運賃を収め、間接に殖産を進む、とされる。これは、海運自体が一つの産業として奨励されるべきだとするものである。この議論が明かにあてはまるのは、ノルウェーやギリシャのように海運に特化した場合であろう。

第五に、海軍の後援があげられる。これは戦時における軍事輸送に備えることの必要性を強調したものである。

第六としては、移民の機関となり海外居留者の後援となる、があげられている。特に例としては、豪州があげられている。当時、豪州は日本にとって有望な移民先と考えられていたが、先に述べたごとく、日本より豪州へは定期航路が存在せず、航路開設による移民促進が期待された

のである。もっとも、開設した時には、白豪主義によって日本からの移民は阻まれるのであるが、これは後の話である(20)。

寺島も海運のもつ公益性について項目をあげており、それらは斎藤のものとはほぼ同じであるが、斎藤と異なる点は、「通商貿易を助長す」という項目をあげていることである(21)。この考えはごく一般的なものであったことは、これまで領事報告を検討した際にも明かなことであった(22)。

上のような海運の重要性は理解されとしても、それはただちに政府による海運の特別な保護を必要とするかどうかは別の問題である。重要な産業といってもすべてが国家の保護をうけるものではないからである。当時もこのことは、問題であった。この点について、理論的に、海運保護の必要性を述べているのは、坪谷である。かれは、

第一は将来有望なる事業なるも之を放任せば未だ発達する能はざる場合に、其の独立し得るまで保護して発達せしむるを要する。之を教育的保護と云ふ、第二は今日既に成立し居るも、外国の不当勢力の為に圧倒せられて、將に廢絶に帰せんとする場合にして、又之を保護して国利民福を維持するを要す、第三は其事業収支相償ふことを保せざるも、国家の存立上必らず自国の中に其業を維持せざる可らざる場合とす、

と述べている(23)。第一は、いわゆる幼稚産業保護論である。第三は、今日の経済学の用語でいう公共財の性質を有する事業ということであろう。坪谷はこの例として、国防、郵便電信とならべて交通運輸事業もこの部類に属するといっているのである。これらの論拠は理路整然たるもので、多分に当時の西欧における論争をこなした結果と思われる。第二のものはややはっきりしないが、当時の世界において、しばしば弱小国が、経済競争上、不利をおしつけられることを念頭においたものであろう。日本や

中国の場合、自国船による沿岸貿易権の留保（カボタージュ）ができなかった、ということがその例として考えられているのかもしれない。

次に、補助の方法であるが、まず、補助は海外航路に関して考慮されるのが大勢であり、そして、それは一般補助と特別補助に区別されるのが普通であった。一般補助というのは、総噸数、航海里程、速力に応じて適格船に対して無差別に補助するものである。これに対して、特定補助というのは、特定の定期航路に対して、総噸数、速力、便数、難易度、に応じて補助を行なうものであった。これらの普通の方法は、勿論、以上の論者によって考慮されているが、論者によってはそれ以外の方法についても考慮している。

寺島は、航路拡張にあたっては、軍用商船の制を採用せよという。すなわち、拡張すべき航路に使用する船舶は、軍事目的にも転換可能なものとして、その観点から、造船および航海補助金を支給すべきだとしている(24)。

蹈海は望まれる航路は定期航路だとし、特別補助を支持する。軍用商船の制については経済性がなく困難とする。また、一般補助に関しても仏伊の例からしてその効果に否定的である(25)。

斎藤も特定補助を支持する。ただし、斎藤は不定期船の振興をも主張しているのであるから、これに対しては、多少の造船奨励金を支給するのも可とする(26)。

八木の場合、特別補助は現にわが国において行なわれているとして説明を省き、欧米豪の航路に対する一般補助の案を述べているので、一般補助を支持しているようでもあり、またその両者の併用を支持しているようでもある(27)。

坪谷もまた一般補助を支持しているが、船舶に関しては国有新造船の

貸付を主張している。そこでは特定補助を下付せざるべからずとしているので、結局両者を平行的に行なえという意であろうかと思われる(28)。

ここでは、五者の意見は少しずつくいちがっており、しかも、それは航路拡張の先後の問題に関するくいちがいよりも本質的なもののようと思われる。

政府は、明治26年12月19日に航海奨励法案を衆議院に提出した(29)。この法案は、先の建議案のごとく特定航路を補助しようとするものではなく、適格船で外国へ航海するものを一般的に補助しようとするものであった。そして、政府より利子補給をうけている会社は補助から除外されているので、これは、郵船以外の船社を対象としていることは明らかである。政府は、さしあたり反対論の少ないであろう一般的な航海奨励から開始しようとしたものと思われる。すなわち、法律による補助としては一般的な補助を行なおうとしたのであろう。この時、特定航路に対する補助についてどのように考えられていたのかはよくわからない。

しかし、この日本で初めての航海奨励法案も当時の外交をめぐる政争のとばっちりをうけ、結局、審議未了となり、成立しなかった。というのは、12月29日、政府は議会解散の挙に出たからである。日清戦争は目前にせまっていた。

〈注〉

- (1) この点については、松本一郎「明治前期の海運論・海運記事」『海運』(昭和45年1月)、および、同「明治前期の海運政策論について」『海運』(昭和45年2月)を参照。
- (2) 明治18年の『東京経済雑誌』は、日本経済会について、「同会は日本経済の理を研究し我農工商の殖産を奨励し教育を隆盛にし漸を逐ふて食衣住の程度を高尙ならしめ吾人の福祉を増し人世の快樂を求め

るを以て其の目的と為しこれを達せんが為めには放任経済主義に拠らずして保護主義に拠り且つ其の主義に適する書籍及び新聞を極めて廉価に著述翻訳せしむるの方法を設け都合によりては社中にて買入れ無代価にて出版播布し並に時々重要な経済の議論を点取文等の方法にて公衆に求むる等の事務に従事するとの事にて其の事務委員に選定されし人は柳谷謙太郎、若山儀一郎、犬養毅、柴四朗、和田垣謙三、の五氏なりと」とつたえている。したがって、日本経済会が経済保護主義に立脚する会であったことがわかる。『東京経済雑誌』第270号（明治18年6月20日）、参照。

- (3) 当時、日本経済会は、毎年、論題を設け懸賞論文の募集を行っていた。
- (4) 矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』（中外商業新報商況社内）日本経済会、明治27年。なおこの時の審査員は、稲垣満次郎、渡邊洪基、添田寿一、塚原周造、近藤廉平、木村清四郎、末延道成、の七氏であった。
- (5) 坪谷善四郎『日本海運論』博文館、明治27年。
- (6) 前田、前掲論文、参照。寺島成信は、日本郵船の重役にまでなった人であるが、学究肌の人であつたらしく、初期には「日本海運論」の外、マハンの著作の翻訳も行い、後には慶応大学、東京大学で講義を担当し、さらには、わが国最初の経済学博士論文といわれる『帝国海運政策論』巖松堂、大正12年、を著している。運輸経済研究センター〔編〕『交通学説史の研究』成山堂、昭和57年、42～43ページ（中条 潮、執筆）、53ページ（中条 潮、執筆）、79～80ページ（中村 清、執筆）、参照。
- (7) 寺島成信「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』（中外商業新報商況社内）日本経済会、明治27年、110ページ、参照。
- (8) 同上論文、101ページ、参照。
- (9) 同上論文、107ページ、参照。

- (10) 逋信省管船局「日本郵船会社事業監査一斑」逋信省, 明治27年, 参照。
- (11) 蹈海散史「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』(中外商業新報商況社内) 日本經濟会, 明治27年, 106ページ, 参照。
- (12) 角山幸洋『榎本武揚とメキシコ殖民移住』同文館, 昭和61年, 参照。
- (13) 斎藤和太郎「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』(中外商業新報商況社内) 日本經濟会, 明治27年, 166～167ページ, 参照。
- (14) 同上論文, 165ページ, 参照。
- (15) 同上論文, 170～182ページ, 参照。
- (16) 同上論文, 179ページ, 参照。
- (17) 八木太一郎「日本海運論」矢野芳弘〔発行兼編纂〕『日本海運論』(中外商業新報商況社内) 日本經濟会, 明治27年, 136～144ページ, 参照。
- (18) 坪谷, 前掲書, 155～157ページ, 参照。
- (19) 斎藤, 前掲論文, 159～163ページ, 参照。
- (20) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社, 昭和10年, 152ページ, 参照。
- (21) 寺島, 前掲論文, 121～123ページ, 参照。
- (22) 拙稿, 「日清戦争前における日本海運の近海進出」『海事交通研究』第29集, 昭和62年, 参照。
- (23) 坪谷, 前掲書, 120ページ, 参照。
- (24) 寺島, 前掲論文, 133～147ページ, 参照。
- (25) 蹈海, 前掲論文, 110～120ページ, 参照。
- (26) 斎藤, 前掲論文, 182～184ページ, 参照。
- (27) 八木, 前掲論文, 114～119ページ, 参照。
- (28) 坪谷, 前掲書, 122～131ページ, 参照。
- (29) 『帝国議會衆議院速記録 7: 第五回議會, (明治26年)』東京大学出版会, 昭和54年, 243～244ページ, 参照。

おわりに

わが国が、鎖国の中で、偷安の夢を貪るうちに西欧諸国の興隆と東洋進出は甚だしかった。したがって、わが国では、開国後、西欧の大航海時代以来の歴史を学び、鎖国に対する悔恨と「航権」の回復に焦慮すること社会各層において並々ならぬものがあった。そのため、遠洋航路進出については、早い段階から、構想されていた。遠洋航路として当時考えられていたのは、ヨーロッパ、アメリカ、豪州への航路であった。しかし、その実現の機会はなかなか訪れなかった。それは、当然、知識、技術、経済力、に欠けていたからである。その間、先進国の海運の極東進出はますます進んでいった。

しかし明治も20年代なかばにもなると、わが国における遠洋航路進出の計画も具体性を帯びてきた。海運に関する知識および技術もかなり備わってきており、貿易面にも発展がみられたからである。また植民に対する関心も深まってきた。そしてニカラガ運河の計画、シベリア鉄道の建設は、極東の片隅に位置する日本にも大きな機会を提供するもののように感ぜられたのである。

欧州航路については、まずそれが世界の大幹線であること、欧州が世界の中心であり、そこに国旗を掲げたいということ、なによりも日本にとって当時最も重要な貿易相手地域であったことにより(1)、航路の開設が希望された。この最後の点は、航権の回復としても認識された。すなわち、いわゆる積取比率の問題である。ボンベイ航路の開設は、自信を深めさせるものであった。しかし、欧州航路においては、強力な競争者の多数存在すること、同盟の存在することが問題ではあった。

米州航路については、合衆国が開国の「手引」をしてくれた友好国であること、欧州に劣らぬ貿易相手国であること、北米、中米、南米に植

民の可能性のあることにより航路開設が希望された。また、郵船は、ハワイ移民輸送で経験を積み始めていた。ここでの困難は、内陸への連絡をする鉄道会社との交渉であった。

最も期待されたのはオーストラリアであった。貿易相手国としてはまだ重要ではなかった。しかし、どの先進国からも遠く、日本は相対的に近く、将来性は大きいと見られた。むしろ、日本が先手を打つべきだと考えられた。日豪間の定期航路は存在していなかったので競争者もいなかったのである。何よりも、植民の相手国として期待されていた。郵船も何度か出稼人を輸送し、豪州航路の経験を積んでいた。中国人はすでに厳しく排斥されていたけれども、「善良」なる日本人は当然歓迎されると考えられていたのである。

議会は海運補助金の合理性を求めている。つまり、毎年漫然と郵船に88万円を補助するのではなく、航路拡張に具体的につながる補助政策を要求していたのである。ドイツの場合のように、自由主義経済論からする、海運補助金反対論はおこらなかった。

民間においても航路拡張への支持は大きかったと考えられる。ただ、補助の方法に関しては、自由主義者は一般補助に賛成していたと思われる(2)。政府もまた、補助金の合理化のため一般補助を実現する航海奨励法を用意していたのである。これは、議会および民間における航路拡張論に答える手段であった。ただし、これによって特定航路補助の撤廃を意図していたとまでは考えられない。

結論としていえることは、すでに日清戦争前において、欧米豪の三大遠洋航路を開設することに関しては、国内的には機は熟していたといっていよい、ということである。日清戦争および、その結果がその実現を早めたのか否かは、また別の問題であろう(3)。

〈注〉

- (1) 当時の日本の貿易相手地域の重要度については、拙稿、「日清戦争前における日本海運の近海進出」『海事交通研究』第29集，昭和62年，参照。
- (2) 『東京経済雑誌』に掲載された演説において、伴 直之助は、「私は所謂自由貿易論者である，自由競争を主張するものである，乍併航業のことに至っては一概に此主義を適用することは出来ぬと常々考へて居る，夫故に今ま若し直ちに進んで結論に至りますれば，私の論は，日本将来の航業は宜しく全国の力を以て補助すべし，即ち政府の力を以て補助すべし，……」であると述べ，ただその補助の方法について，資格を定めておいて，その資格に応ずるものについては偏頗なく保護するがよい，と主張している。伴 直之助〔演説〕「日本将来の海運を如何にすべきや」『東京経済雑誌』第736号，（明治27年7月28日），参照。
- (3) 日清戦争後の航海奨励法に関する分析としては，例えば，富永祐治『交通における資本主義の発展』岩波書店，昭和28年，参照。また，小風秀雅「明治後期における海運政策の展開」『社会経済史学』（昭和57年8月），参照。

〔後記〕

本稿作成にあたっては，京都大学人文科学研究所の「領事報告研究会」，および三島海雲記念財団から援助をいただいた。記して感謝の意を表する次第である。ただし，ありうべき誤ち，欠陥の責任はすべて著者の負うべきものである。

第5章 日清戦争前の長江航行権

目 次

- I はじめに
- II 初期における中国関係航路
- III 中国の開港場と日本
- IV 漢口領事館開設前の状況
- V 漢口領事館設置時期 —— 長江への進出企図 ——
- VI 明治20年代中期の状況 —— 『日本海運論』における議論 ——
- VII おわりに

I はじめに

1980年代に始まった、中国の改革・開放路線は多大な経済的成功をおさめ、世界の注目の的となっている。当初、それは、沿海部を中心としたものであったが、近年においては長江流域にまで拡大されてきており、外国船の入港を促進すべく、流域の重要港湾の改修にも着手されている¹⁾。また、わが国の輸送企業も中国企業と協力しつつ、その活動を活発化させている。そこには、アジアを中心とする広大な交通ネットワークの出現が予想される。

1) 丸山伸郎（編）『長江流域の経済発展』アジア経済研究所，1993年，参照。

著者はこれまで、日清戦争前後における日本海運の近海進出について、若干の考察を試みてきたが、本稿においては長江と日本海運の関係について取上げる。ただし、本稿においては、「本格的進出」²⁾、とされる日清戦争後ではなく、その前の時代を主とする。まず最初に、背景となる、初期における中国航路全般について述べておこう。

II 初期における中国関係航路

わが国最初の海外定期航路は、周知の如く、三菱の上海航路である。これは華中への航路ということになる。明治8年に始まり、横浜、神戸、馬関、長崎、上海間において週1回の定期航であった。これには政府の多大な援助が与えられ、諸外国の競争を却けた、という史実は著名である³⁾。

当時、上海は、極東の国際海運ハブであったと考えられる⁴⁾。したがって、三菱の上海線は、この最重要のフィーダーを確保したものといえよう。もっとも岩崎弥太郎は、これを香港経由のサンフランシスコ線の予備的段階として位置づけたようである⁵⁾。

さらに、三菱に続いて、三井もまた、その三池炭を上海へ輸出したが、明治11年より、工部省所属の千早丸を上海へ運航する。ただしこれは、定期船ではない⁶⁾。

2) 小風秀雄「帝国主義形成期における日本海運業」『史学雑誌』1983年9月、参照。

3) 日本郵船株式会社『我社各航路ノ沿革』日本郵船株式会社、1932年、および、佐々木誠治『日本海運競争史序説』海事研究会、神戸、1954年、249ページ参照。

4) 古田和子「上海ネットワークの中の神戸」『近代日本研究』(14号)山川出版社、1992年、においては、当時の極東経済ネットワークにおけるセンターとしての上海の重要性が分析されている。

5) 『三菱社誌』東大出版会版(3)、参照。結局、サンフランシスコへは東洋汽船が進出し、日本郵船の北米航路はシアトルに始まるのであるが、これらは日清戦争後に実現するものである。

6) 三井船舶株式会社『創業八十年史』三井船舶株式会社、1958年、および佐々木誠治『日本海運業の近代化』、1961年、参照。

華北については、天津、芝罘（煙台）、また満州においては牛莊（營口）が開港場であった。

天津は、首都に近い重要港湾であるが、この天津に関しては、三菱が明治9年に定期航路を開設したが、半年もたたないうちに閉航している。その後はしばらく、三菱、三井の散発的な入港が見られるだけであったが、19年に日本郵船が定期航路を開始し、三井の船舶入港も増加している⁷⁾。日本からの輸出品は茶、銅、海産物などがあった。

芝罘は華北の不凍港であり、渤海のハブ・ポートであったと考えられる。明治10年代から日本帆船の散発的な入港が認められるが、19年に郵船の天津航路の寄港地となり、以後日本蒸気船の入港が急激に増大する。また、明治22年には、郵船の（準）三国間航路である上海／ウラジボストーク線が開始されるが、芝罘は寄港地となっている⁸⁾。

牛莊の場合は、明治10年代においては、日本船の入港はまれであったとみられるが、20年代なかば頃より日本船が多数入港するようになった。これは、満州が、日本にとっての大豆の供給地となったことが主たる原因である⁹⁾。

このように、華北における日本船の活動は、日清戦争前においてすでに活発であり、輸出において木材、輸入において大豆が目立つが、これらを取扱ったのは、主として、大阪川口、神戸在住の中国商人であったことに注意されなければならない。ただし、例外的な日本商社として三井物産がある¹⁰⁾。

南方においては、英領香港が初期より目立っている。まず、三菱が、明治12年より、定期航路を開始している¹¹⁾。これは、自営であり、先に述べ

7) 『官報』(明治21年1月20日) による。

8) 前掲、『我社各航路ノ沿革』参照。

9) 神戸海運業組合『神戸海運五十年史』神戸海運業組合、1923年、81ページ、参照。

10) 同上書、119ページ、参照。

11) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社、1935年、17～18ページ、参照。

た如く、将来の遠洋航路進出の為の準備として行なわれたものかと思われる。この定期航路は、共同運輸との戦いの中で、17年に中止されている。18年に日本郵船が成立した後には不定期船が寄港している¹²⁾。日清戦争より少し前の頃には日本郵船のみならず、日本船主による石炭輸送が目立っている¹³⁾。

そのほか、華南においては、日清戦争前に、厦門、汕頭、台湾、などが明治24年開設の日本郵船マニラ航路の寄港地となっているが、あまり振るわなかったようである。

Ⅲ 中国の開港場と日本

先に述べたように、長江航路に関しては、日清戦争後の日本船の進出が注目され、日清戦争前に関しては、あまり言及されることがない。それは、ひとつには、日清戦争後、次第に多くの外国船主が長江に航路を開設し、極めて異様な観を呈するようになったからだとおもわれる。もともと、多数の国において、国内沿岸航路は、外国に対して開放されない。まして、国内河川に関しては一層そうである¹⁴⁾。日本も、明治32年の船舶法により、外国船の国内輸送を排除した。中国の場合、日本のように、沿岸航路の留保ができなかったのである。

日清戦争前において、日本海運が長江と関わりがなかったわけではない。これを確認するため、まず開港場について検討しておこう。

日本に対して開港されていた港湾は、上海、鎮江、寧波、九江、漢口、天津、牛莊、芝罘、広州、汕頭、瓊州、福州、厦門、台湾（台南）、淡水

12) 通信省管船局『日本郵船会社事業監査一斑』通信省、1894年、参照。

13) 「明治27年2月中香港入港日本船舶表」『通商彙編』明治27（1894）年5月、参照。日本炭の香港輸出そのものは、明治10年代のなかば頃より行われているが、初期においては、外国（傭）船によるものと想像される。

14) 佐波宣平『海運理論体系』有斐閣、1949年参照。ただし、ヨーロッパにおいては、かならずしも外国船による国内輸送は禁止されていない。著名な例は英国である。

の15港である。このうち、上海、鎮江、九江、漢口が長江の下流域の港湾である。後三者は、1858年の英清天津条約で英国に対して初めて開港されたものである。他方、日本が中国に対して開港していたのは、横浜、函館、大阪、神戸、新潟、夷港、長崎、築地、の8港であった¹⁵⁾。

これらのことが定められたのは、明治4年の日清修好条規および通商章程であるが、同条規は最恵国条項を欠いていたことに注意されねばならない。というのは、その後においても、外国船の中国沿岸進出はさらに拡大していったが、日本は、条約上は外国船と同等の権利を行使しえなかったのである。

この外国船の権利獲得について具体的に述べれば、明治9(1876)年に英国と清国の間に締結された芝罘協定においては、漢口から宜昌までの長江中流域が開放された。また、下流域において、新たに蕪湖が開港された。さらに、同協定において、開港場ではないが、貨客の積み卸しの許可される寄港地というものも約定された。中流域の沙市はこれにより寄港地となった。

また、明治23(1890)年、英清重慶府開港追加条約においては、宜昌／重慶間の長江上流域も、条件つきながら、開放された。最恵国条項を含む通商条約を締結していた諸国は、自動的にこれらの権利に関し、均霑したのである。しかし、日本の場合はそうではなかった、ということである¹⁶⁾。

15) 浅居誠一(編)『日清汽船株式会社三十年史及び追補』日清汽船株式会社、1941年、および、東亜海運株式会社『支那の航運』東亜海運株式会社、1943年、を参照。

16) したがって、日清戦争後、日本は、明治28(1895)年の日清講和条約、29(1896)年の日清通商航海条約により、最恵国待遇を獲得し、重慶の無条件開港を認めさせ、さらに、上海からの内水航路にあたる、蘇州、杭州を開港させたのである。この結果、中国の沿海部のみならず、長江もまた、外国船に開放され、各国海運の中国進出は大胆かつ辛辣なものとなったのである。日本の場合、まず、白岩龍平が上海に、大東新利洋行を起し、自力で上海／蘇州航路(80マイル)を開始し、つづいて、上海／杭州航路(150マイル)、蘇州／杭州航路(127マイル)を開始した。間もなく、これらには、国庫補助金が与えられた。ただし、これらは、小型船舶による、内水航路である。長江本流に関しては、大阪商船会社が、通信省補助金の下に、上海／漢口航路(588マイル)、漢口／宜昌航路(348マイル)を開始した。本稿の課題は、これらの航路の前史として、日清戦争前の状況を吟味することにある。

ここで確認できることは、いずれにせよ、日清戦争前において、漢口までは、日本に対して開港されていたということである。特に当時、漢口が長江流域において経済上最重要の港湾であったことを忘れてはならない。漢口の全盛期は、19世紀末から20世紀初頭にかけてであり、茶のみならず、桐油、豆、葉煙草、皮革を、主として欧米に輸出し、綿製品、雑貨類等の工業品を輸入する港湾であった¹⁷⁾。

IV 漢口領事館開設前の状況

この漢口について、三菱上海支店の江南哲夫は、明治13年5月24日づけの、岩崎弥之助への書簡において、およそ次のように伝えている¹⁸⁾。それを箇条書にすると、

1. 漢口においては茶輸出の量が夥しい。
 2. 茶輸出の時季には、欧州諸国への船積みのため、二千噸～五千噸積みの大船舶が輻湊している。
 3. 速い船舶の場合、吳淞江口を経て、35、6日でロンドンへ到着する。
 4. 右は、毎年の一大万国競争で、壮快事である。
 5. 三菱も将来社業拡大の時には、このようなレースに参加し、さらに世界において英国船に克勝つ日がくれば無限の愉快事であるにちがいない。
- といったことである。

これは、新聞報道をみての江南の感想めいたものであり、具体的な漢口航路の提言とは解しがたいが、将来の海運事業拡大と、漢口への関心が示されている、とはいえよう。

さらに江南哲夫は、10月1日づけで、揚子江巡遊の件につき伺を出して

17) 丸山、前掲書、のうち、久保 享「内陸開発論の系譜」、濱下武志『中国近代経済史研究』汲古書院、1989年、佐々波智子「一九世紀末、中国における開港場・内地市場関係」『社会経済史学』、1992年1月、参照。

18) 日本経営史研究所（編）『近代日本海運生成史料』日本郵船株式会社、1988年、247～249ページ、参照。

おり、2日づけで管事莊田平五郎に書簡を送っている¹⁹⁾。それを要約すると、伺には、

1. 海運事業景況調査のため、揚子江筋を巡回することについては、明治9年に、内田耕作氏が上海支社在勤中に許可を得ている。
2. 明治10年に西南戦争があったため、内田氏は右巡回を果たすことができなかった。
3. 私が内田氏の素志をつぎ、揚子江を巡回することについては本年3月7日に許可をいただいている。
4. 巡回地方は、鎮江、蕪湖、九江、漢口、宜昌、蘇州、寧波、である。
5. この巡回に関して、さらに左の2件を御許可いただきたい、云々、とある。

先に述べたごとく、三菱上海航路は明治8年2月3日横浜より東京丸の解纜をもって始められているが、翌年すでに、三菱上海支社において、長江海運調査の計画がたてられていることが注目に価する。また、特に、巡回地方として、鎮江、蕪湖、九江、漢口、といった長江下流域ばかりではなく、中流域になる宜昌、いわゆる内水にあたる蘇州にまで目が向けられていることも興味ある事実である。

次に、莊田平五郎あての書簡において江南は、

1. 抑も長江筋への通商・回漕等の件については、邦人で未だ詳しい取調をなしたものがいない。
2. 日本人の通商は上海までに限られているようで、実に嘆息の至りである。
3. 一般商業と回漕事業の連結していることは論を俟たないことであって、商業の盈虚は回漕業の盛衰を表すものである。
4. したがって、各地の商況を知ることは社業にとって欠くべからざることと愚察いたします。

19) 日本経営史研究所（編）『近代日本海運生成史料』日本郵船株式会社、1988年、247～249ページ、参照。

5. 当地長江地方の通商が日々月々盛大に赴いていることは税関の商況報告においても明証があります。
 6. したがって、通商もを繁劇を来しております。
 7. 本邦の物産中、海産類のごときは、おもに長江筋に布散するものである。
 8. これらの事実から推し量り、また他日を慮れば、同地を遊歴し、実地を取調べることは、無益でないのみならず、目下の急務と思われます。
 9. 実地取調べにおいては海運の状況、税則、港則、輸出入品目、価格など、商況に属することはできるだけ詳しく調べるつもりです。
- と述べている。

ここにおいては、これまで、日本人が、長江方面の商況調査を行っていないこと、この方面において、通商、通船が盛んになっていることが述べられている。特に下線を引いておいたごとく、将来の問題に思いを馳せているのは、当然、三菱の長江進出を意味しているものと推察され、興味あることである。もっとも、逆にいえば、それが当面の課題でないことも明らかになる。

ところで、先に述べたように、江南は、英国船の活躍ぶりに羨望の念と、将来における世界海運の大舞台における三菱の競争参加の希望を表明しているのであるが、当時英国船が、世界において圧倒的な勢力を示していたのであるから、このことは、極めて自然なことであろう。しかしながら、日本にとって、さらに身近に、外国からの競争が存在していたことを忘れてはならない。明治10年代から、日本においては、中国および、ロシアの海運の活動に対して注意を払わざるを得なくなっていた。中国の招商局は、1872（明治5）年発足し、半官半民の近代的蒸気船会社として発展しつつあった。特に、その朝鮮、日本に対する進出意欲が日本から警戒の目をもって眺められていた。

また、ロシアの海運の極東における活動に関しても同様であった。三菱自体、明治14（1881）年、命令航路として、神戸／長崎／釜山／ウラジボ

ストック線を開設したのであるが、ロシア側でも、明治15（1882）年、商人セウレエフが極東における海運活動を開始した。セウレエフは若くして清国に留学し、漢口において製茶業を営んでいたのであるが、明治15年、ウラジボストックに渡来し、本格的な事務所を設け、汽船バイカル号を購入した。そして、ロシア政府と契約を結び、郵船として同年定期航路を開設した。この定期航路は、漢口を発し、上海、長崎、ウルジボストック、オリガ、コルサコフ、インペラートル湾「ゾーエ」、「デカストリ」、を経て、ニコラエフスク港に至るものであった。これら諸港間の郵便物、ロシア政府関係貨物は専ら、このセウレエフのロシア郵船の取扱うところであった²⁰⁾。

興味ある点は、このロシア郵船の定期航路によって、漢口と長崎が結ばれていることである。すなわち、漢口／日本間の定期航路は、まずロシア側において着手されているのである。この定期船によって、漢口／長崎間にいかなる貨物が輸送されていたのかはわからない。ただ、先の三菱の江南の言などによれば、日本の海産物が輸送された可能性はあるであろう。

このロシア郵船の長崎寄港は比較的長く継続し、明治19年に黒竜江地方の貨物増加により、ロシア郵船が繁忙となった際に廃止された²¹⁾。

V 漢口領事館設置時期 —— 長江への進出企図 ——

明治18（1885）年、漢口に日本領事館が設置された。この領事館は、九江をも兼轄した。『通商報告』に掲載の漢口領事報告には、日本から漢口に輸入される商品の記事はかなりある。しかし、日本船に関する記事、日本商人に関する記事はごくわずかである。

明治20年頃に日本から輸入される雑貨としては、海産物を筆頭に、銅、

20) 寺見機一「明治十五年七月乃至九月浦潮港報告」『通商彙編』（明治十五年）、参照。なお寺見は、かつて、ロシア留学生であった。

21) 「露領浦潮港商況」『通商彙編』（明治十九年の一）、参照。

石炭、マッチなどがあげられている。しかし、これらは、日本船によって輸送されたものではないと思われる。

日本船に関しては、間接的にふれたものとして、海関納税額に関する断片的報道がある。単位は、海関銀両である²²⁾。

これによると、日本船は漢口海関に対し、1883年に33両、1884年に313両、1885年に32両、1886年に5,016両、1887年に6,441両、を納めている。1886（明治19）年および1887（明治20）年に急に増大している。また、ある面から言えば、1883（明治16）年から1885（明治18）年までにおいても、日本船の入港が皆無ではないことになる。残念ながら、1888（明治21年）以降については分明でない。つまり、1886（明治19）年および1887（明治20）年に急に増大しているのは、一時的なものであったかもしれないし、あるいは、そうではないかもしれない。1886（明治19）年および1887（明治20）年に急に増大していることの原因に関しては、手掛りとなる領事報告がある²³⁾。

それは、明治20（1887）年10月18日付在漢口日本領事館報告であるが、漢口における日本産石炭の輸入を伝えている。内容としては、

1. 9月、10月と2回にわたって、日本汽船芙蓉号が石炭1,300トンあまりを積んで長崎より入港した。
2. これは、在漢口のロシア商人の製茶工場用のものである。
3. 今後も価格がおりあえば、工場用石炭が輸入されるかもしれない。しかし、量的に多くは望めない。
4. 定期船舶用の日本産石炭は上海で供給されているので、漢口における需要はない。
5. 漢口においては、茶の出荷期以外に不定期船の入港はないので、このための石炭需要は望めない。

などといった点が興味あるところである。

22) 「清国漢口ニ於ケル日本貨物ノ商況」『通商報告』(85号), 1888年9月25日。

23) 「清国漢口輸入日本産石炭ノ景況」『通商報告』(41号), 1887年11月8日。

したがって、1886（明治19）年および1887（明治20）年に、漢口における日本船の海関納税額が急に増大しているのは、日本産石炭を日本船が輸送したためであると考えられる。ただし、漢口における日本産石炭に対する需要はあまり多くはなかったようであるから、このための日本船の入港も、せいぜい年数回程度に止まったのではないかと想像される²⁴⁾。

さらに、4. に記したことにより、石炭輸送において上海がハブになっていること、したがって、漢口への直輸の可能性が少なくなっていることが窺える。これは、単に石炭に止まらず、その他貨物、旅客についても同様のことがいえるであろう。つまり、上海／漢口間は、上海ハブからのフィーダー的なものであり、日本船の参入に困難なものがあったと思われる。現に、日清戦争後、大阪商船が長江航路を開始した時、日本からの直航路ではなく、上海ハブからのフィーダー的なものとなったのである。

いずれにせよ、この頃における、日本船の漢口入港が具体的に確認できたという意味において興味あることと考える。もっとも、領事はそういったことをまるで意に介していないごとくであるが、それをどのように考えるべきかという問題は残る。

なお、「芙蓉号」は、日本郵船の船舶ではなく、社外船主たる三菱社の船舶であると思われる。佐々木教授は船名を芙蓉とし、畝川は芙蓉丸とするが、領事報告からみて、丸はついていなかったのではないかと想像する²⁵⁾。

いずれにせよ、芙蓉は不定期船であったことはまちがいが無いが、明治（1889）年には日本船による長江定期航路の計画が提起されている。これ

24) なお、この頃の日本炭輸出全般については、Shinya Sugiyama, *Japan's Industrialization in the World Economy: 1859-99*, Athlone Press, 1988, 参照。

25) 佐々木、前掲書（1961年）、144ページ、および畝川鎮夫『海運興国史』海事彙報社、1927年、262ページ、参照。なお、三菱が海運部門を明治18年に日本郵船に委ね、19年に三菱会社から三菱社に改称したこと、26年に三菱合資会社となったこと、については、三島康雄『三菱財閥史－明治編－』教育社、1979年、166～167ページ、参照。

は、神戸の船主、山田謙吉によって企てられたものと思われる。山田は上海／漢口間に安心丸という所有船によって定期航路を開設しようとしたものである。そして、問題は、山田が、この航路の保護を在上海領事に求めてきたことである。保護というのは、結局蕪湖寄港を可能にするということである²⁶⁾。

先に述べたごとく、蕪湖は日清修好条規締結の後に開港されたものであり、最恵国条項を欠いた日本には開港されていなかったのである。しかし、他の外国および清国の船主の定期航路は、みな蕪湖に寄港するのであるから、日本船のみ蕪湖に寄港できないのでは、事業上圧倒的に不利になるので、山田はこの解決策を上海領事に求めたのである。領事も外務省に連絡するのであるが、外務省も条約は如何ともしがたく、いささか迷惑そうである。結局、現地解決策、すなわち、税関長との交渉を勧めている。したがって、実現はしなかったものとみられる。

しかし、ここで確認できることは、神戸船主による、長江定期航路の計画がこのころ存在したこと、また、日本に対して蕪湖が開港されていなかったことが、重大な障害となっていたこと、である。特に、実現しなかったとはいえ、明治22年の段階で長江定期航路の計画が出てきたことは注目し得る。このころ、日本船主の近海活動は活発化しているように思える。たとえば、明治22年には、日本汽船会社の第一丸が、ビルマ米の積取りのため、ラングーンへ出かけている。また、日本郵船は、香港中心の三国間航路を開始しているのである。

他方、日本海運の中国進出に関して暗影を投げ掛ける要素もなくはなかった。海運は、通商と相伴なうものなのであるから、ここでは、領事報告の示す、中国における日本商人の不振について言及しておこう。

明治22（1889）年3月20日づけの漢口領事報告は、「清国ニ来リ商業ヲ営ム本邦人ハ両国通商以来其数少カラスト雖モ多クハ其素志ヲ達スル能ハ

26)「支那各地開港市関係雑纂 一」(外務省記録,3/1/1/11), 参照。

ス前後相繼テ失敗シ復タ日清貿易ヲ顧ル者殆ト是レナキカ如シ……」と述べている。そして、日本人商人の失敗の原因として²⁷⁾、

1. 当業者多くは其人を得ず清国の商情に通曉せざること
2. 資金の充分ならざること
3. 清商の一致抑制に堪ふる能はざること
4. 仕入れ巧拙あること
5. 運賃、庫敷料商店経費等の比較多額なること

をあげている。

逆に清国商人は強力であり、日本市場をも席捲していると、慨嘆している。また、特に漢口については、日本商人としては、岸田吟香の樂善堂があるのみと述べ、それも、営業額はわずかであると指摘している。そして、このまま推移すれば、日本の農工商業、漁業は深刻な惨状を呈するであろうと警告している。実際、最近の研究の示すところによれば、当時中国商人の技量は高く、勢力は大きく、日本商人の到底太刀打ちできる状態ではなかった。欧米商人の場合も同様であり、ごく一部の資本力のある商人のみが、中国市場へ限定的に浸透できたにすぎなかった²⁸⁾。

VI 明治20年代中期の状況 ——『日本海運論』における議論——

結局、明治24（1891）年8月に、漢口領事館は閉鎖された。31（1898）年10月まで再開されない²⁹⁾。明治18（1885）年に漢口領事館が開設されたことは、当時における日本のこの方面に対する意欲を示すものであろう。しかし、6年間の努力も虚しく、24年には閉鎖せざるを得なかったのである。領事館が閉鎖されたということは、漢口において、日本との通商も、

27) 「日清貿易の現況」『通商報告』（104号）1889年4月26日参照。

28) 籠谷直人「1880年代のアジアからの“衝撃”と日本の反応」『歴史学研究』、1990年7月、および濱下武志『近代中国の国際的契機』東京大学出版会、1990年、参照

29) 角山 栄（編著）『日本領事報告の研究』同文館、1986年、493ページ、参照。

交通もあまりなかったということを示している。

しかし、他方、明治24（1891）年頃から、日本海運の近海活動は活発化の兆候を示しはじめ、さらに社会的にも海運に対する関心が昂りつつあった。

というのは、先に述べたごとく、華北、渤海において、日本郵船が、明治24年3月に神戸／牛莊船を開始し、社外船もまた、大豆、木材輸送のための不定期船活動を活発化しているのである。香港においても、この頃より、年間30～40隻の日本船が、安定的に入港するようになっている。日本郵船は、遠洋航路の計画を具体的に検討しはじめ、明治26（1893）年には、欧米豪の三大航路の計画案をつくり、さらに、現実に同年ボンベイ航路を開始した。

明治23年には議会在発足した。そして議会はやがて経済政策に関心をもつようになった。この中には、海運に対する関心も含まれている。ひとつには、このころ、世界で、中米における運河構想、シベリア鉄道の建設が話題になっており、世界交通の大変化が予想されていたことがある。25年に自由党より、航路拡張建議案が提出される。これは、欧州航路、豪州航路を中心に海外航路拡張のための政府施策をせまるものであった。これは、修正を経て26年には議会において確定される。

民間においても、航路拡張は、識者の間で大きな話題となった。日本経済会は、明治26年、「日本海運論」の題目で論文の募集を行った。36篇の応募があり、そのうち、寺島成信、踏海散史、斎藤和太郎、八木太一郎のものが優秀として印刷に付された³⁰⁾。

このうち、寺島成信、踏海散史は、中国にあまり関心を示していないが、斎藤和太郎、八木太一郎は、若干中国に触れるところがある。

斎藤和太郎は、中国への輸出品として、生銅、石炭、海産物、木材、磁器、マッチ、綿布、洋傘、ガラス製品をあげ、特に、日本の紡績業の発展に注目し、綿布、金巾輸出を将来有望としている。また、海運においては、

30) 矢野芳弘（編）『日本海運論』日本経済会、1894年、参照。

牛莊，天津，芝罘，上海，寧波，福州，厦門，広東等，沿岸貿易を行う範圍が極めて広いので，日本海運にとって機会が少なくない，としている。しかし，長江流域については触れていない。

八木太一郎は，当時の日本からの中国向け輸出品として食塩をあげていることが興味深い。さらに，八木は，華北への航路を別として，現在する中国への2線をあげ，その改良を提言している。その，現在する2線とは，
（イ）横浜より神戸下ノ関長崎を経て上海に至る一週一回双方発船
（ロ）神戸より下ノ関長崎福州台湾厦門を経て「マニラ」に至る一月一回である。

八木は，第一の線に関しては，将来においては，長江沿岸に突入し，鎮江，蕪湖，九江，に航運を開くべきだという。また第二の線に関しては，これを清国沿海回航船として改良することを主張する。この場合，上海，漢口を起点とし，香港をもって終点とする。そして，寧波，重慶，温州，福州，汕頭，広東，澳門を寄港地とするのである（下線，著者片山）。また，回航度数も1ヶ月2回とするべきだという。

漢口は中国内陸部の要衝として極めて重視されている。さらに，漢口は，重慶に近く，重慶は，ビルマ，インドへ鉄道によって結ばれる予定であることが考慮されている。

このように，明治26年ころには，朝野において航路拡張が問題となっていた。このことが，日清戦争後の華々しい日本船の海外進出へ繋っていったと考えられるのである。そして，八木のごとく，航路拡張案の中において，長江流域を重視する考えもすでにあったことに注意しなければならないであろう。

実は，日清戦争前，明治27（1894）年に上海／漢口航路に従事した日本船に瓊港丸がある。前掲の『神戸海運五十年史』には³¹⁾，

「社外船にして揚子江流域に遡行したるは，明治二十七年橋本雄三所有汽船瓊港丸総噸四六八が上海・漢口航路に従事したりを以て嚆矢とす。同船

31) 前掲，『神戸海運五十年史』，118ページ，参照。

は後支那人に売却され、徳和と改名せり。」
とある。

しかし、社外船で長江を遡行したものとしては、先に述べたごとく、明治19年における三菱社の芙蓉の例があるので、瓊港丸をもって、嚆矢とすることはできないであろう。もっとも、瓊港丸は、定期船という意味で嚆矢であるのかもしれない。日清戦争の勃発により継続できなくなったのかと想像される。

VII おわりに

まず、以上で明らかになった、いくつかの注意すべき事実をまとめてみると、

1. 長江沿岸港湾のうち、下流域の鎮江、九江、漢口は、当初から日本に対して開港されており、とりわけ、漢口は内陸の経済的要衝であった。
2. 明治9年から、三菱上海支社に、長江沿岸港湾の調査計画があった。
3. ロシア商人セウエレフは明治15年に漢口／長崎／ウラジボストーク航路を開始しており、これが、漢口／日本間における最初の定期航路であったと思われる。
4. 明治20年、日本船「芙蓉」が2度にわたって、日本石炭を輸送のため、漢口に入港している。
5. 明治22年、神戸の船主により、上海／漢口航路の計画があったが、条約上、蕪湖に寄港できないことが障害になった。
6. 明治26年に日本経済会が主催した日本海運論に関する懸賞論文のなかで、八木太一郎は、長江関連航路の将来性を強調している。
7. 短期間であると思われるが、明治27年に橋本勇造の瓊港丸が、上海／漢口間に航路を経営している。

といった点があげられる。

全体的にみて、日清戦争前において、日本海運の長江関与の程度が希薄

であることは否めない。最後に、この点を、他の港湾と比較しておこう。

日清戦争前における、日本海運の中国関係の海運活動としては、まず上海が目立っている。これは、上海が、日本に最も近い国際海運ハブであったから自然であろう。上海線においては、旅客が多かった。これは、他の場合考えにくいことである。また、政府から多額の補助、支援が与えられた。さらに、不定期船による日本石炭の輸送も存在した。

上海の事例にやや似ているのは、南方の国際海運ハブである英領香港であろう。しかし上海とは異なり、政府の直接的支援があったわけではない。

華北の港湾の場合は、距離的にも近く、また、首都の近辺であるから、比較的、日本海運にとって、参入しやすかったのではないと思われる。さらに、大豆という大量貨物も存在した。

これに対して、長江の場合には、内陸であり、日本海運にとってなじみも薄く、また上海というハブが存在するため、定期船の優先度も相対的に低かったと思われる。さらに、石炭、大豆といった大量貨物が存在しないので、不定期船の需要も少なかった。

これらの条件は、時代が進むにつれ変わるものであり、八木の言を信じれば、明治20年代なかばには、日本の海運力、貿易等の面において、長江への進出の可能性は昂っていた。ただ、この頃、日本郵船は、欧米豪の航路開設に関心が向いていたのである。

第6章 近代日本海運の長江関与

—明治30年代前期を中心として—

1. 日本船主の長江定期船経営の概観

現在、中国の長江は、外国船に対しては、武漢までしか開港されていないが、第二次大戦以前には上流域まで開港されていた。今後、中国の改革・解放政策の進展によって、戦前のように上流域まで開港されるか否かはわからない（*ただし、戦前においても、民間の航洋汽船は、航運経済上、漢口までと考えられていた）。もとより現在の中国においては長江の開港は中国の自主的判断であるのであるが、戦前においては必ずしもそうではなかった。長江港湾の開港は外国勢力によって強制されたものが多かった。この外国勢力のうちには日本も含まれるのである。

結果的には、汽船業が外国企業にとって中国における最大の成功事業の一つとなったのである。（注1）。

中国側においても開港後初期の時代には外国船の沿岸輸送に自由主義的見解が開陳されることもあったが、民族主義が昂った時代には航行権回収問題は重要となった（南満州鉄道株式会社、参照）。しかし、本稿で問題とする日清戦争後の時期においては、この問題はそれほど深刻ではない。日貨排斥の問題が時折噴出してくるようになるのは、日露戦争後のことである（浅居、参照）。

本稿においては、日清戦争後10年弱にわたって、長江本流において定期船を経営した大阪商船について検討するものである。分析の視角は、近代日本の外航海運が、その初期の時代において、海外における定期船経営に参入する場合にどのような困難に直面したか、また、日本の領事達が長江定期船に関していかなる見解を有し、いかなる提言をしたかということである。（注2）。

まず最初に、戦前における日本船主の長江航運事業を概観しておこう。

長江本流の主要部は、下流域（上海／漢口：現在の武漢）、中流域（漢口／宜昌）、上流域（宜昌／万縣／重慶／叙州）、にわけられる。上流の宜昌／万縣間においては、著名な三峡（宜昌峡、巫山峡、瞿唐峡）の急灘が存在し、蒸気船航路開発に苦心を要したところである（村田、参照）。なお、現在、中国は、三峡に壮大なダムを計画している。

重慶蒸気船航路の開発、重慶開港に関する英国の動向に関しては、日本も関心が少なくなかったらしく、1887（明治20）年から1891（明治24）年にかけて、日

本外務省と在中国日本外交部の間でこの英国の動向について情報交換が行われている（『支那各地開港市関係雑纂、一』（3-1-1-11）参照）。1890年、中英間に重慶府開港追加条約が締結され、1891年、重慶は、欧米に対して、条件つきながら開港されたのである（拙稿、参照）。条件つきというのは、宜昌／重慶間の外国汽船による航行は即時には認められず。中国汽船の航行の成功の後とされたからである。

このようにして、欧米はこの時点までに重慶までの開港場を獲得していたのであるが、日本はそうではなかったということに注意されなければならない。というのは、1871（明治4）年に日清修好条規及びそれに伴う通商章程が締結され、相互的に開港場を明定したが、日本に対して開港されたものは、長江においては、上海、鎮江、九江、漢口、の下流域のみであった（拙稿、参照）。そしてこの条約においては、最恵国條款を欠いていたのである。したがって、その後、欧米が、中流域、上流域、と航行権を拡大していったのに対して、日本船は下流域に限局されたのである。下流域においても、欧米に対しては蕪湖が開港された折りにも、日本はその利益に均霑することができなかつたのである。蕪湖は下流域の重要港湾であるから、実際、日本船主の航路計画に障害が生じたのであった（拙稿、参照）。

ただ、下流域の航行権は、日清戦争以前においても日本は保持していたので、現実には三菱社の不定期船は漢口などに入港している（拙稿、参照）。また、日本船主橋本勇造の小汽船瓊港丸（登録トン数289）は日清戦争直前から上海／漢口航路で定期船を営んでいた。瓊港丸の船長、船員はすべて日本人であり、戦後も中国人企業家に用船され、事業を継続している（石原、1899、および『通商彙纂』第174号、1900〔明治33〕年7月27日付在漢口領事館報告、参照）。

日清戦争後、戦勝を背景とした条約により日本は欧米と同等の長江航行権を獲得した。さらに、上海から、蘇州、杭州への内水航行権を獲得した。これら内水定期航路を実現したのは、かねてこの地方に関心を抱いていた白岩龍平であり、かれはこのため大東新利洋行をおこし経営した（拙稿、参照）。上海／蘇州航路（80マイル）は1896（明治29）年10月15日に開始され、上海／杭州航路（150マイル）は1897（明治30）年1月に開始された。また、1900（明治33）年4月には蘇州／杭州航路（127マイル）が開始された（浅居、参照）。これらには政府補助金が与えられた。

長江本流に関しては、大阪商船が、1898（明治31）年1月1日、上海／漢口定期航路（558マイル）を開始し、さらに1899（明治32）年5月には漢口／宜昌航路（384マイル）を開始した。これらにも逓信省補助金が与えられた（浅居、参照）。

また1902（明治35）年9月には日本郵船を中心として各界を糾合した湖南汽船会社が設立された。同社は、1904（明治37）年3月、洞庭湖を中心とする漢口／湘潭航路（246マイル）を開始した。これにも、通信省補助金が与えられた（浅居、参照）。

さらに、日本郵船は、長江本流についても関心を深めてきていた。折しも、1873年以来上海／漢口に定期航路を運営していた英国系の麦辺洋行（McBain & Co）は、小規模であり、日清戦争後における日・独の船社の参入により影響を受け、顔勢覆い難いものがあった。そこで郵船はこれを1903（明治36）年6月買収し、上海／漢口航路に参入した。これは、通信省命令航路ではない。経営は赤字であったが、郵船は将来性を期待したものと思われる（『日本郵船株式会社百年史』135-138ページ、参照）。

しかし、長江における日系4社の並立は問題となり、日露戦争後、政府の介入もあり、これらの各社が合併し、1907（明治40）年、日清汽船株式会社が成立した。そして、同社が長江航路を運営したのである（浅居、参照）。これに対しては、通信省補助金が与えられた。

その後の日清汽船の経営は波乱に富むものとなったが、日中戦争の勃発（1937）による状況の大変化は、海運界にも及び、政府の企業合同の政策が強化されていた。そして中国関係航路の経営は一元化されることとなり、1939年、東亜海運株式会社が設立され、日清汽船もこれに参加したのである（東亜海運株式会社、参照）。

さて、以上において、本稿の問題の背景として、長江航路における日本海運の定期船会社の推移について概観したのであるが、以下においては、日清戦争後における日本海運の長江定期航路経営の問題について述べよう。

（注1）外国船が他国の国内輸送に従事することは歴史的には必ずしも例外的ではない。ヨーロッパにおいては珍しくないことである。たとえば、英国本土の沿岸海運のシェアをみると、1987年に、英国船は56%であり、残りは非英国船である。また、日本船は戦前、英国領内、オランダ領内で輸送を行っている。ただし、英国船、オランダ船が日本船を歓迎したという意味ではない。また海運後進国にとっては、国内輸送の対外解放は幼稚産業の成長を妨げられると言う意味において重大であった。また今日においては、19世紀にみられるような自由主義は一般的ではなくなった。

（注2）これまでの研究において、長江における日本海運について分析されたのは、小風秀雅氏である。しかし、氏はそれを、帝国主義形成期における日本外航海運

及び鉄道のネットワーク形成という問題の一部として取り扱っておられる。それは、大きな輪郭をわれわれに提示されたものであり、本稿は、むしろ細部に目を向けていくということである。

2. 政府の長江航路への関心

日本政府は、もともと長江流域に無関心であった訳ではない。それは、日清戦争前において、1885年から1891年まで漢口に領事館が設置されていたことにも現れている（角山、1986：493ページ、参照）。また、さきに述べたように、重慶開府の状況は注目されている。そして、日清講和条約に当たっては、長江に関して、多くの要求を出し認めさせているのである。

日本の日清戦後経営の構想については、多くの研究者によって言及されている。ここで注目されるのは、1896（明治29）年10月19日に政府によって開催された第一回農商工高等会議である。これは、外国貿易振興を目的とする諮問並びに建議機関であり、当時最高の経済指導者が参画している。会議における第一諮問案は、長江航路調査の件であった（注1）。そして、早速、二日後の1896（明治29）年10月21日には、通信大臣野村 靖から、外務大臣大隈重信にあてて、長江航路の調査依頼が出されている（『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）、参照）。調査項目は、1. 船舶の構造、2. 航路、3. 航海費目、4. 営業費、5. 収入、6. 現時本航路における航海の実況、7. 保護金（郵便保護金）、であった。（注2）。

2-1 宜昌／重慶航路の調査

まず、重慶領事（二等領事、加藤義久）から1896（明治29）年12月25日付けで回答があった（『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）、参照）。重慶領事は、宜昌／重慶間を所管と判断し、また、該地には、邦人の航運業者も、その他邦人企業も存在しないので、英国人リトル（Archibald J. Little）に宜昌／重慶航路の報告を依頼した。

リトルは、重慶在留の企業家であり、10年余にわたり、蒸気船による宜昌／重慶航路の開拓を研究・試行していた。したがって、リトルの報告は、このまだ実現にいたらない航路の構想を中心に述べたものである。興味ある点は、リトルが、自分の構想を日本政府が資金的に後援してくれることを期待しているように思われることである。（注3）。

また、船舶用石炭としては、高島炭のような上質のものを使用せねばならない、

上航の場合は特にそうであることをリトルは述べている。これは別に日本人に対する外交辞令ではなく、当時の長江航運業における専門家の常識であったようだ。そして、事実、上海市場において、高島炭を初めとする日本炭は豊富に供給されていた（Sugiyama、参照）。つまり、当時、日本はアジアにおける重要な資源輸出国であったのである。（なお、『通商彙纂』第78号、1897〔明治30〕年8月14日付在重慶領事館報告、参照）。

2-2 上海／漢口および漢口／宜昌航路の調査

次に、1897（明治30）年2月4日付け、および28日付けで、在沙市日本領事館より、上海／漢口航路、漢口／宜昌航路について同一項目を調査した報告が入っている（『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）、参照）。

上海／漢口航路においては、太古洋行（スウィア系：支那航業）が3隻（平均1,831トン）、招商局（中国系：官督商弁）が4隻（平均1,643トン）、怡和洋行（ジャーディン系：印度支那航業）も4隻（平均1,664トン）運航していた。以上の3社が有力であり、これらは同盟を形成し1892年以来共同計算を行っていた（米里、17ページ、参照）。この外、麦辺洋行（英国人実業家マクベインの個人経営）は2隻（平均664トン）、鴻安公司（コンプラドール系の中英合弁：香港登録）は4隻（平均741トン）を運航していた。この後2社は、もともと反対船（盟外船）であったが、この頃、前3社と商義を経て、1割安の運賃を認められ、劣位の位置ながら同盟に加入した。この5社は共通計算を行っており、その方法は、長江航運船と沿岸航海船とを問わず、すべての利益を合計し、まず麦辺洋行と鴻安公司に船価に応じた保証配当を行い、残額を招商局40、太古洋行34、怡和洋行26の比率で分配するものであった（石原、1899年12月、参照）。なお、麦辺洋行の航路は、1903（明治36）年6月15日、施設とともに、日本郵船に買収された（『日本郵船株式会社五十年史』、参照）。

上海／漢口航路においては、鎮江（江蘇省）、蕪湖（安徽省）、九江（江西省）の3開港場においては乗客のみならず貨物の積卸しをするので数時間停泊する。また、南京（江蘇省）ほか7港に寄港するが、この場合は、乗客の乗下船のみで、停泊時間はせいぜい30分程度である。所要日数は、上海よりの上航4日、漢口よりの下航3日である。

漢口／宜昌航路においては招商局は2隻（879トンおよび304トン）、太古洋行は1隻（811トン）、怡和洋行も1隻（677トン）を運航しており、3社は運賃等について協定を結んでいる。寄港地は沙市のほか2カ所である。漢口よりの上航は夏季3、4日、冬季6、7日、下航は夏季3日、冬季5日を要していた。

(注1) 農商務大臣官房文書課『農商務省第十六回報告、明治二十九年』農商務大臣官房文書課、1898(明治31)年4月、参照。さらに、宮本、小風、参照。

欧米豪の遠洋航路開設は明治20年代半ばにすでに一般に既定視され、この頃には実行段階となっていたので、ここでは問題になっていない。

(注2) 長江における航路状況の調査は領事によって行われている。日清戦争後、長江沿岸に開設された領事館は、1896(明治29)年3月29日開設の沙市(漢口の西200kmで中流域の都市)領事館、1896(明治29)年5月22日開設の重慶領事館、1898(明治31)年10月11日再開の漢口領事館、がある(角山、1986:493,497ページ、参照)。沙市に領事館が開設されたのは、沙市開港は、日清戦争の結果、日本の要求によって実現したものであるからである。沙市開港は、その交通の要衝としての性格から、英国が早くから要求していたものであったが、中国政府が譲らず、立ち寄り港としてしか認められていなかったものである。1898(明治31)年には、日本は、専管居留地を獲得するが、開発は進まず、事実上は、現地住民のスラムと化した。開港が遅れ、その間に他開港場が発展したため、都市としての成長が制約されたかと思われる。

日本の重慶領事館の開設は、重慶の無条件開放を実現したのが、沙市の場合と同様に日本であったからである。漢口は、さきに述べたごとく、日清戦争以前から、日本に対しても開港されていた。

(注3) 重慶開港を実現させたものの、日本海運にとって、宜昌/重慶航路は、まだ将来構想に留まるものであった。他方、リトルは、1898年、7トンの蒸気船、利川号で宜昌/重慶間の航行を成功させた。ただし、完全に実験的なもので、途中、諸灘において100-300人の曳綱の助力を仰がねばならなかった。さらに、リトルは、1900年、積載量150トンの外輪蒸気船、肇通(パイオニア)号、の航行を成功させ、ここに、宜昌/重慶間における汽船航行の可能性を完全に証明した(『通商彙纂』第176号、1900〔明治33〕年8月31日付在漢口領事館報告)。直後に、義和団事件が起ったため、肇通号は、軍用に供するため、英国政府に買収され、商船としての航行はできなくなった。しかし、中国政府も、該地における汽船航行の可能性を認め、諸灘の改修に着手した。そして、1909年、中国船主により、定期航行が開始された。外国船主としては、1917年におけるスタンダード石油会社の航路開設が最初である。これは、上航、石油を輸送し、下航に一般貨物を搭載するというタイプの輸送形態をとった。内外船主の参入がつづき、日本の日清汽船株式会社も1922(大正11)年に参入し、宿望を果たすこととなった(東亜同文会、米里、浅居、参照)。

さらに上流、重慶／叙州航路も同様の状態となっていた。かくして、外国船の四川進出は滔滔として止むことがなかったのである。

*ただし、宜昌／万縣間は増水時でなければ汽船航行は困難であった（東亜海運株式会社、参照）。

3. 長江下流域開港場の貿易状況

上記の開港場等に関しては、上海総領事館から巡視復命書が出されている（『通商彙纂』号外、1898〔明治31〕年5月16日発行、の中の1897〔明治30〕年10月29日付在上海総領事館報告、参照）。そのうちの若干について以下適記してみよう。

鎮江：

日本からの輸入貨物としては、燐寸、綿縮、綿フラネル、綿糸、銅、の他に、海草、洋傘、がある。綿糸が伸びているのが注目されている。

蕪湖：

日本貨物の輸入に関しては、鎮江同様であるが、蕪湖港の輸入総額からすれば、比率は2パーセント程度にすぎない。綿糸はやはり伸びている。日本雑貨を扱う商店は、中国人のもの7、8軒、日本人のもの1軒がある。この日本人は長崎人で、田中又次郎という。明治20年代初期から開店していたのであるが、戦争中は地元民の迫害を受け帰国していた。戦後、再び店を開いたものである。

九江：

日本貨物で輸入されるものは、石炭、燐寸、綿糸、海草、洋傘、などであるが、外国品輸入総額に占める比率は1パーセントにすぎない。税関長の語るところによれば、石炭は門司炭が主で、去年はドイツ船1隻が輸送してきた。購入しているのはロシア人経営の磚茶（せんちゃ）製造所である。綿糸は有望な貨物であるとされている。

漢口：

日本からの輸入品は、他港と同様であるが、雑貨の中に時計も指摘されている。日本貨物の総輸入額に占める割合は3パーセントにすぎない。綿糸は有望であって、湖北製、インド綿糸を圧倒する勢いにある。当港には（肥後人）橘 三郎の経営する雑貨店東肥洋行がある。戦後に開店したもので、結構広く、問屋と小売りを兼ねている。また、日本人の経営するものとして、漢字新聞を発行する漢報館というものがある。

最後に、この領事報告は、長江沿岸各港における外国人貿易企業家の活動のあまり伸びないことを述べている。

その要点は、

ア 外国人居留民の大部分は宣教師である、

イ 外国人貿易企業家は僅少である、

ウ 各港の中国人貿易企業家は上海の中国人貿易企業家と密接な関係を有し、中国の貿易を独占しようとする勢力を示している、

ということである。この点については、大阪商船の長江航路が開設された直後1898（明治31）年に行われた上海総領事館の領事官館補諸井六郎による漢口視察の復命書はさらに詳しいが同様のことを述べている（『通商彙纂』第130、132、134号、参照）。諸井は、漢口の外国人企業に残されているものは、汽船による輸送業、輸出用の製茶業ぐらいのものだという。貿易、特に、輸入貿易は、中国人貿易企業家の手中に落ちつつあると見る。問題となるのは、日本の商品が、いくら漢口に輸入されるとしても、その輸送の利益、商品取扱いの利益がすべて中国人貿易企業家によって取得されてしまう、という深刻な懸念であった。実際、戦前における関西地区の対中国輸出が中国人貿易企業家の大きな影響下にあったことは明かにされている（籠谷、参照）。また、明治末期の日本船腹で定期用船に出されているものは106隻あったが、このうち欧米人によって用船されたものが10隻であるのに対して、中国人によるものは12隻であり、両者はほぼ拮抗していた（岡庭、338ページ、参照）。このことも明治期の日本の貿易に関して中国人貿易企業家の影響力の少なくないことを示している。

4. 長江航路の開設

日清戦争後に最初に長江本流に定期航路を開設したのは大阪商船である。このことは、台湾航路の開始とともに同社の海外発展の端緒となったと思われるので、まずこの経緯を簡単に述べておこう。

大阪商船は、日清戦争前においては国内航路がほとんどであり、海外航路は、わずかに朝鮮航路を経営するに留まっていた。日清戦争後、台湾定期航路開設と補助金交付を台湾総督府に申請し、これを認められ、1896（明治29）年5月に開始した。さらに、長江航路に関しても同じことを逓信省に申請し、1897（明治30）年10月、これも認められ、翌1898（明治31）年1月に上海／漢口航路を開始した。そして漢口に支店を設置したが、これは大阪商船にとって神戸、門司、基隆に次

ぐ4番目の支店であった。上海においては日本郵船に代理店を委託したが、後、1902（明治35）年には上海代理店を廃し支店を設置した（『大阪商船株式会社五十年史』752、763ページ、参照）。

1897（明治30）年後半から景気の悪化を見、海運界も例外ではなかった。このような背景のもとに、同年7月、中橋徳五郎が社長に迎えられた。日清戦争直後の時代は、多くの日本船主が海外へ飛躍するが、大阪商船もまた本格的に海外航路の経営を開始したのであり、同社の大きな転機となった。中橋徳五郎は長く社長を勤め、その後の同社の展開に大きな影響を与えた。この中橋新社長の政策と長江航路の構想の関係にも注意されなければならない。

4-1 上海／漢口航路の開設

上海／漢口航路に配された船舶は、大井川丸（651トン）と天竜川丸（652トン）であった。ひどく小さく思えるが、そもそも日清戦争前に大阪商船は1,000トンを越えるような船舶は1隻しか所有していなかったのである（『大阪商船株式会社五十年史』、参照）。台湾航路用の3,000トン級の船舶は英国に発注され、それも該航路の開始には間に合っていない。

大井川丸も天竜川丸も1897（明治30）年に大阪鉄工所において完成した新造船である。問題は、河川航行用の船舶ではなかったことである。わが国で最初に建造された河川用軽喫水船は1899（明治32）年に川崎造船所で完成した大元丸である。これは、漢口／宜昌航路用に発注されたものである。

さきに述べた1898（明治31）年1月の大阪商船による上海／漢口航路開設の模様については、しばらくの間連続的に領事が外務省に報告している（『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）、参照）。政府が、この航路に深い関心を持っているのがうかがえる。

1898（明治31）年1月4日に上海を発して7日に漢口に到着した天竜川丸の初航においては、乗客140名、貨物120個であった。貨物の種類は、紙、綿花、針などであった。また同船は8日に漢口を発し11日に上海に到着した。乗客は114名、貨物は615個であった。貨物の種類は、生漆、黄豆、皮油などであった。その後貨客とも増大し、量的には満載に近い状態となるが、経営的には、満足に程遠いものがあった。その端的な原因としては、運賃は既存の同盟船社の2割引きであったし、さらに貨物は低価品ばかりであったということが指摘できる。

1898（明治31）年後半の貨物の種類についていえば、上航上海からの貨物は、石油、蠟、洋紙、器械類、砂糖、鉄材、薬種、煉瓦、洋酒、セメント、石炭、抽水、その他雑貨であり、そのうち主たるものは石油、雑貨であった。下航漢口か

らのものは、豆、麦、葉煙草、木油、砂糖、生鉄、麻、中国紙、生糸、屑糸、綿、羽毛、油槽、その他雑貨類であり、そのうち主たるものは雑穀、葉煙草、雑貨などであった（『通商彙纂』第125号、1899〔明治32〕年1月8日付在上海総領事館報告、参照）。

この中では石油が注目される。この石油は灯油であると思われる。つまり、原油、燃料油、ガソリン、潤滑油などではない。というのは、この頃、中国においては照明用に植物油から灯油への代替が進んでいたからである（小山、参照）。当時日本は盛んに石炭を輸出していたが（Sugiyama、参照）、石油輸出はほとんどない。中国は石油を主として米国から輸入していた。現代においては中国は重要な石油産出国であるが、当時は、石油開発も石油精製も余り発展していなかったことに注意されなければならない。（注1）。

大井川丸および天竜川丸にも欠点があり、これが上海／漢口航路の経営に不利に働く原因の一つとなった。それは、まず、両船が河川航行用ではないため喫水が深く、長江航路においては貨物搭載量が制限されることである。特に、長江においては冬季に減水するので、このような場合スペースはありながら貨物を搭載することができず増収の機会を見過ごさざるをえなかった。次に、喫水が深いことは他船に比し速度が上げにくく、船舶用燃料炭の消費も多くなった。同盟船社側は当然のことながら機会あるごとに速度競争を挑んできたので、大井川丸、天竜川丸は多大な燃料出費を余儀なくされた（注2）。さらに対抗上、多量の石炭を準備することは、有償貨客の積載量の縮小を招くという悪循環に陥った。結果的に運航採算は悪く、毎回膨大な（1カ月2,000ドル程度）の赤字となった。また客室においても設備が不十分で、ひたすら低運賃を選択する乗客のみに好まれることとなった。（『通商彙纂』第130号、上海総領事館領事官補諸井六郎「清国漢口港視察復命書」、参照）。

4-2 漢口／宜昌航路の開設

大井川丸、天竜川丸が就航した上海／漢口航路に対して、1899（明治32）年5月開設の漢口／宜昌航路には新鋭船大元丸（1,695トン）が投入された。大元丸は大坂商船の発注により川崎造船所が長江用に研究を重ね建造したものである。わが国初の河川用快速大型貨客船であり、造船奨励法に合格した。喫水は6フィートを越えなかった（『大阪商船株式会社五十年史』383ページ、参照）。その優れた性能と設備の整っていることは4月に上海で内外関係者を招待して披露の試験航海を行った際に直ちに認められ、日本側の愁眉を開かせた。また、5月に漢口／宜昌航路に就航しても、上航に関しては毎回貨客満載という好評を博した。しかし、1隻

であるから当然航海回数は少ないという欠点は明瞭であった。さらに、下航の貨客量にも問題があった。そして大阪商船においては長江航路について再検討が進みつつあった。

（注1）長江においては18世紀初頭にすでにジャンク・タンカーが活動していたと言われるが（小山、参照）、近代石油タンカーは、1886年に英国のニューカスル・アポン・タインで完成した蒸気船タンカーであるドイツ船グリュックアウフ号に始まり、これ以降石油輸送の安全化が急速に進んだ。それ以前においては、石油の船舶による輸送は、当初40ガロン入りの樽（バレル）で行われていた。危険品の典型であり、勇敢な船員も三舎を避くといわれた。その後4ガロン入りの四角い石油缶（ブリキ：ティン）に代わっていった。しかし石油の入った缶も危険品であった。大井川丸、天竜川丸は貨客船でありタンカーではないので、この石油缶を輸送したものと思われる。他船社の嫌った貨物に取り組んだのである。日本領事達のなかにもこれを勧めるものもいた。さらに、かれらは、もう一つの危険品であるマッチの輸送も積極的に引受けるべきだとした（『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）、参照）。

（注2）航路開設に際して大阪商船漢口支店長森 常太は既存各社を訪れ挨拶をした。対応は、一般に悪いものではなかったが、英系の洋行の中には、日本人がほとんど経済活動をしていない長江へ日本の船社が参入するという点に疑問を述べるものもあった。現実には、既存5社は新規参入に対して激しい対抗意識を持ち、団結して競争を挑んだ（石原、および『中橋徳五郎、下』94ページ、参照）。

5 直面した諸困難

1899（明治32）年10月18日付けで沙市の領事が参考意見として、漢口／宜昌航路に関して外務大臣宛に公信を送っている。これによると大阪商船は長江航路の経営の困難を訴え、補助金の増額を要請した。そして、もしそれが認められなければ、漢口／宜昌航路を中止し、大元丸を上海／漢口航路に就航させたいというのである。

これに対して、沙市領事は長江航路における大阪商船の直面する諸困難は認めながらも、漢口／宜昌航路中止の構想に対して強く反発し、これは脅迫ではないかと疑っている。そして本省に関係筋への交渉を要請している（『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）、参照）。

この構想について沙市領事は伝聞としているが根拠のあるものである。というのは、大元丸が日本から上海へ回航された時に上海総領事代理が同様の構想を抱き、所見を外務次官に送っている。上海総領事代理は新鋭船の大元丸が漢口／宜昌航路に就航することに疑問を感じ、同航路より上海／漢口航路がはるかに重要であり、大元丸を上海／漢口航路に配することを主張しているのである。

しかし、大阪商船の真意はむしろ長江航路の根本的な改革であったと考えられる。これは石原主事の長江航路の視察を初めとする、複数の社員の中国関係航路調査に基づいている。

石原は長江航路における困難を指摘している。これは、いわば、予想外に長江における航運慣習が日本とは異なっているという驚きの表明である（石原、1899年7月、12月、参照）。以下においては、長江航路開設後に明かとなった問題点について検討しよう。

5-1 水陸連絡ターミナル施設の不備

各港における、陸上倉庫（堆棧）、倉庫船（蘆船：hulk）、栈橋、等のターミナル施設の整備に関することである。これは当然のことのようであるが、長江に固有の事情があった。

まず、長江においては伝統的に船舶（ジャンクなど）が倉庫の役割を果たし、船員（家族）が倉庫番になるということがあった。従って、荷主企業、税関（注1）は倉庫を保有せず、営業倉庫もないのである。従って、汽船船主・船社の場合も倉庫を準備しなければならないという事情があった。大体において、揚荷には陸上倉庫が使用され、貨物授受の迅速なもの、積荷、には倉庫船が使用されたが、混用も少なくなかった。大阪商船の場合、漢口／宜昌航路開設に当たって、宜昌代理店の倉庫が不十分であった。このため宜昌税関は陸揚げ許可を出さず、大阪商船は収拾に苦しんだ。大元丸の貨物満載も、税関の措置も、同盟側の通謀によるものかと疑っている。

次に、乗客の乗船にあたっては、倉庫船、栈橋が使用されたが、これも特別の配慮を必要とした。というのは、船主にとって重要な、中国の富裕階級の紳士・婦人の旅行においては、数十名の従者をつれ、多数の荷物を携帯するのが通常であり、簡単な乗降施設では彼らの歓心を得ることはできなかったからである。

問題は、これらターミナル施設の整備に多大な資金を要することである。先行各社は、早くこれらの整備を終えており、それは、土地価格の低いときであった。新規参入者にとっては用地買収だけでも容易でない資金負担となったのである。

5-2 船舶の隻数が不足しており、既存使用船が快速船でないこと

船舶の増加が定期航行の頻度を増大させ、顧客サービスに重要であることは言うまでもないが、漢口／宜昌航路には別の理由もあった。ここにおいては冬季、春季には江底が浅くなり、滞筋を探って航行しなければならないのであるが、ややもすれば膠砂・座礁しかねないのである（注2）。この場合大阪商船の大元丸は孤立無援で、同盟側は江中の座礁・膠砂は人命に関わらないことを奇禍として一切救助しない。また、上海／漢口航路の大井川丸、天竜川丸もまた喫水が深いので漢口より上流へは駆けつけられないのである。

次に、新造船が快速であることが必要なのは、同盟船社が競走を挑んでくるからである。漢口／宜昌航路においては、大元丸が出航すると、その地に停泊する同盟社船は予定に関わらず直ちに応戦してくる。また、上海／漢口航路の大井川丸、天竜川丸に対しては、比較的小型の闘争船を張り付け、寄港地へ先行し、船客をすべて奪うのである。

5-3 四川ネットワークと漢口／宜昌航路の間に連絡が欠如していた

長江上流の四川には渝行という貨物輸送のネットワークを担当する企業が存在した。

渝（渝州）は四川省重慶の古名であり、渝行（あるいは渝宜行）と言うのは重慶の移（輪）出入貨物を専門に取り扱う代理店である。この渝行は各船社に専属し、重慶、宜昌、漢口、上海の間を連絡し、重慶／宜昌間においては自己の責任の下に民船をもって連帯輸送を行い、貨物の接続換載の手配をするばかりでなく、これら各港の税関手続き、及び関税の代納をも行っており、資金は船社から貸与されていた。

この専属渝行を設置しなければ、四川関係貨物を収集することは困難であった。現に、漢口／宜昌航路の大元丸の貨客数を見ると、開航後8カ月間（1898〔明治31〕年5月～12月）で、上航（19回）の貨物は56,919個であるのに対して、下航（19回）の貨物は6,070個と約10分の1にしかすぎない（『通商彙纂』第172号、1900〔明治33〕年2月25日付在沙市領事館報告、参照）。貨物における渝行の意義が明瞭である。

これに比べて、乗客は上航1,091人であるのに対して、下航は414人である。貨物の場合より上航下航の差は少ない。しかし、全体として乗客数の小さいことも当時の漢口／宜昌航路の状態をうかがわせるものである。

いずれにせよ、長江においては、上海／漢口航路に接続する漢口／宜昌航路を開設するだけでは足りず、さらに上流、四川地方にも営業の視野を広げなければ

ならないのであった。また、これだけではなく、上海以遠に関しても同様の問題があった。すなわち、長江航路と中国沿岸航路の上海における接続である。

5-4 中国沿岸航路との接続ができていないこと

長江沿岸からの貨物が移（輪）出される方面は主として南方の香港と北方の遼東、天津であり、上海は経過地であるにすぎなかった。招商局、怡和洋行、太古洋行はすべてこれら南北の中国沿岸航路をも経営しており、接続の便をはかっていた。

さらに、同盟3社側は、大阪商船の上海／漢口航路の船舶からの貨物の接続転載を拒否するので、荷主は上海における接続に関し大きな困難を感じていた。従って、大阪商船も上海起点の香港線、および天津・營口（牛莊）線を開始する必要を痛感せざるを得なかった。

(1) 上海／香港航路の調査

香港線に関しては石原自身が1900（明治33）年1月から4月にかけて出張し調査を行っている（石原、1900）。

この頃、定期船で上海／香港間に寄航する外国船社は、P & O、MM、北ドイツ汽船、パシフィック、O & O、カナダ、であり、日本船社は日本郵船の米国線と香港／上海／ウラジボストーク線（注3）、さらに東洋汽船の米国線であった。

日本郵船の香港／上海／ウラジボストーク線は、上海以南において温州、福州、厦門、汕頭、に寄港するが成績不良であり、最近航路を縮小し減船していた。それは、所要期間が長く、陸上施設も整っていないため中国の荷主に好まれなかったためであるとみられている。

これに反し、招商局、怡和洋行、太古洋行、は定期航路ではなく常設航路を経営していた。つまり、上海から各港への直航便を適宜配していた。彼らの経営は、これまで数十年におよび、荷主との関係、陸上設備も整っていた。上海／香港線は以上のような状況を前提として開始されなければならない、特に陸上施設の充実が必須のものであったのである。

(2) 上海／天津航路の調査

上海／華北への航路に関しては、杉山幸平が1899（明治32）年8月から10月にかけて上海／天津航路の調査を主目的として華北各港を視察している（杉山、参照）。当時上海は中国第一の貿易港であり、天津は第二のそれであったから、この間の航路開設の可能性に特に注目が集まっている。

まず、運賃相場が比較的高かった。上海／天津航路（750マイル）においては綿糸トンあたり8円、燐寸トンあたり9.33円であるのに対して、神戸／天津航路（1、

015マイル)においては綿糸トンあたり4.8円、燐寸トンあたり4.2円にすぎなかった。距離的には神戸／天津航路より遥かに短い上海／天津航路の方が運賃相場は約2倍になっているのである。(注4)。

上海／天津航路に従事する既存船社は招商局(15隻)、怡和洋行(3隻)、太古洋行(4隻)、の「3社」のほかにドイツ人企業家メルチャース扱いの船舶(3隻)があった。参入障壁としては、1. 上海、天津における陸上施設の整備、2. 大沽曳船艇船(lighter)会社との特約、3. 他の沿岸航路および外国航路との連絡(接続)の便、4. 特別の構造の船舶が必要であること、があげられる。杉山はこれらいずれについても大阪商船にとって重大な障害であるとはみていない。

使用船舶については、軽喫水でしかも貨物積載量の大きい特別設計のものが望ましかった。これは、天津には白河(海河)が貫流し、75マイル下流の大沽(外港)で渤海湾に注いでいるが、当時たまたま白河は人為的原因などもあって水深が浅く、通常の航洋船は大沽沖合いで貨物を艇に積み替え陸揚げするのであるが、招商局、怡和洋行、太古洋行、の「3社」の特別軽喫水の船舶は、ある程度大沽で貨物を陸揚げした後さらに遡航して塘沽(外港)に入っていたという事情があるからである。白河改良工事も行われており、完成すれば、招商局、怡和洋行、太古洋行、の「3社」の特別軽喫水の船舶はもとどおり天津居留地にまで達すると考えられていた。いずれにせよ、「3社」に対抗するためには特別仕様の軽喫水船が望ましかったのである。

5-5 同盟への加入問題

石原は、以上のような諸問題を抱え、準備不十分のまま同盟に加入を申請したとしても、同盟側が承諾するとは思えず、またかりに承諾する場合においても、それは鴻安公司、麦辺洋行と同様の劣位の不利な地位を与えられるに過ぎないだろうとし、招商局、怡和洋行、太古洋行、の「3社」と対等な地位に立って加盟できるぐらいにまで諸設備が完成するまでは同盟に加入申請を行うべきではないという見解を示している。

結局、同盟加入の問題は日清汽船成立後に持ち越されるのである。

(注1) 当時、中国税関は、英国人によって支配されていた(濱下、参照)。さらに税関は郵便業務に影響力を持ち、中国の郵便物輸送は同盟側船社に委託され、この点においても同盟側は、新規参入者に対して有利であった。

(注2) 事実、大阪商船の営業報告書を見ると、当時一般に機関故障、座礁の報告が少なくない。

(注3) 米国線は、香港／日本／シアトル間に1896(明治29)年8月に開始され、明治33年より往航上海に寄港し、35年からは復航にも寄港した(『我社各航路ノ沿革』、参照)。他方、香港／上海／ウラジボストーク線は1895(明治28)年に開始されたが、社史によれば1899(明治32)年に廃止されている(『日本郵船株式会社五十年史』、参照)。この点、石原の記述するところと若干食い違っている。

(注4) 神戸／天津航路の開設は古く、日本郵船によって1886(明治19)年開始の長崎／天津線が1888(明治21)年に神戸延航となって成立した。これは逓信省命令航路であった。(『日本郵船株式会社五十年史』、参照)。

6. 航路拡張構想と補助金問題

長江本流航路の開設は日清戦争後の日本において重要な課題とされ、大阪商船が担当し、まず下流域に上海／漢口航路を開設し、続いてそれに接続する中流域の漢口／宜昌航路が開設されたが、以上に指摘されたように、全般に長江航運の実態も十分把握せず、準備も不足したまま開始されたものである。開始後、大阪商船には長江航路の運航状況、貨客数、収支、等の結果が明らかになってきた。また長江市場の特質、競争船社の設備、営業方法、についても情報を積み重ねていくことができた。さらに、広く長江航路および関連航路について調査を繰り返していった。その結果、新鋭船の投入、ターミナル施設の充実、貨客収集のためのネットワークの整備、接続線ないし培養線の構築、が長江線の維持確立のため不可欠なものであることが明瞭になったのである。

1899(明治32)年に大阪商船が立案した資金投入計画は、長江航路へ250万円、南清航路(上海／香港線)へ170万円、北清航路(上海／天津線、神戸／牛莊線)へ100万円(汽船新造費60万円、陸上設備費40万円)というものであり(『中橋徳五郎、下巻』127ページ、参照)、このため、1900(明治33)年1月に資本金を550万円から倍の1,100万円に増資することを株主総会で決定した。しかしその後の金融情勢の変化等のこともあり、現実には4回に分けて社債を発行し450万円を調達した(『大阪商船株式会社五十年史』470-471ページ、参照)。他方、長江航路に対する逓信省補助金は増額され、10年にわたり総額214万円が約束された。これを見ると、政府補助金は、新造船などの資本費に関する分割交付であったと推測される。

この額はほぼ同時期に農商務省が日本茶輸出に対して約束した56万円という販

売促進補助金よりはかなり大きい金額である（注1）。海運に対する補助金が資本費補助としての性質を持っていたことが、金額の大きくなった一因かと思われる。

上海／香港線の方は実現せず、後に台湾総督府の補助でもって1905（明治38）年に開設されることとなる。

議論が巻き起こったのは北清航路である。1899（明治32）年7月、大阪商船はこの航路に関し正式に逓信省補助を申請した。先に述べたように華北は日本郵船が長年にわたって涵養してきた地域であり、また日清戦争後日本との経済関係の一層強まったところでもあった。

このうち神戸／牛莊線は長江航路とは直接関係はなく、日本郵船の神戸／天津線と競合するので、大阪商船の新たな航路拡張構想ということになる。これは日本郵船にとって見過ごすことのできないことであつたと想像される。

他方、上海／天津線の方は確かに長江航路の培養線であり、しかも日本船社の就航していない航路であるから大阪商船の申請に論理性があつたと考えられる。しかし、日本郵船は1899（明治32）年10月、自営で上海／天津線を開始した。使用船2隻で1週1回であつた（『我社各航路ノ沿革』70ページ、参照）。

逓信省は大阪商船の北清航路に対する補助の必要を認め、第14議会にこの航路補助案を提出したが、当時衆議院の強力なリーダーであつた星亨議員の断固とした反対によって1900（明治33）年2月否決されてしまった（『大阪商船株式会社五十年史』259ページ、参照）。このような政府の航路補助案に対する削減はその後の衆議院においても生じている。（注2）。

結局、大阪商船の構想は全面的には認められなかったのであるが、長江航路に関してはその後ゆっくりとではあるが整備が進んでいく。たとえば、1900（明治33）年6月、大利丸（2,247トン）、大亨丸（2,245トン）が完成し、上海／漢口航路において天竜川丸、大井川丸に代わった。1901（明治34）年8月に大貞丸（2,712トン）が完成し上海／漢口航路に配された。また同年9月には大吉丸（2,076トン）が完成し、漢口／宜昌航路に配された。したがって、上海／漢口航路は3隻、漢口／宜昌航路は2隻による運航となった。また、1905（明治38）年5月には大福丸（2,836トン）が購入され、上海／漢口航路に配され、計4隻となった。

しかし長江航路の採算は良くはなく、日露戦争前、1898（明治31）年1月から1904（明治37）年12月までの期間において、総収入の37.2%にのぼる補助が与えられたにもかかわらずほとんど毎期赤字であつた（注3）。これは、ドイツ船の参入等による競争の激化、上海、四川の施設の不備、洪水、故障、遭難（注4）、など様々な原因によるものであつた。

日露戦争の頃から若干の改善を見せていたが、1907（明治40）年に日清汽船が成

立し、大阪商船の長江航路経営は終了する。

(注1) 角山 榮『茶の世界史』中央公論社、1980. 参照。

(注2) 当時日本郵船は大阪商船に比べはるかに大規模な船社であり、もとより大阪商船に対抗するばかりでなく、大阪商船の船腹が足りなくなる緊急時には助け船を出したりしたことは『中橋徳五郎』伝においても指摘されている。競争と協調の両面があったのである。

(注3) 『事業参考書、明治38年上半期』、参照。

(注4) たとえば、大亨丸は1904(明治37)年1月、鎮江上流で火災にあい焼失した。代わりの新造船大亨丸(1,760トン)は1905(明治38)年3月に完成したのである。

7. おわりに

政府は日清戦争前から長江に関心を示している。それは欧米に比べて航行権に関し著しい制限を受けていたからである。日清戦争の勝利により日本は航行権の拡大を実現した。この権利の実行は政治的にも望まれたものと思われる。当然政府は補助金を交付したが、必ずしも十分なものであったとは判断されない。この一因としては衆議院の抵抗という制約もあった。政府の施策が本格化するのは日露戦争後、日清汽船の成立を手掛けてからのことと見られる。

長江沿岸の日本領事達は、政府依頼の調査を行うだけでなく、種々の提言、報告を継続して行っている。海運政策はもとより通信省の管轄であり、領事の役割ではないが、明治20年前後の領事達は海運に大きな熱意を持って報告し提言している。その後領事報告を見る限りこの熱意は低下したかと思われるのであるが、長江航路に関しては再び熱気が感じられる。全般にナショナリスティックな記述が現れる。たとえば、日本の造船所で建造された就航船が最高の評判を得ているとか、船長が外人から日本人に交代したが、技量が高く膠沙するようなこともない、といった報道、あるいは危険品を積極的に引き受け市場を拡大すべきだという提言である。また自己の管轄区域における航路に甚だ拘っている。これらは、冷徹な分析ばかりでは必ずしもなく、むしろ人間味豊かな日本海運応援団といった趣を見せる場合もあった。

長江航路の担当者としてなぜ大阪商船が選ばれたのかはわからない。上海航路を経営していたのは日本郵船であるから、日本郵船が長江航路を担当するのが自

然であるようにも思える。当時、日本郵船は欧米豪の航路開設に没頭せざるを得なかったのかもしれない。

いずれにせよ大阪商船にとっては長江航路を担当することは画期となった。というのは、さきに台湾航路を受命してその地位は明らかに高まっていたが、台湾航路はいわば国内航路であった。これに対して長江航路は完全な国外航路である。航路採算上は、両航路とも同時期において概ね赤字であり、その点において余り変わりはないが、克服すべき困難に関しては違いがあった。長江は日本にはみられない大河川であり、航運に関して日本とは異なる長い伝統を有していた。これらの航運慣習を理解すること自体困難な新たな経験であった。さらに敵対的な既存船社の同盟による競争が存在した。これらは営業ネットワークの問題と関係して困難な問題を提起したのである。また、孤立した部分的航路を経営することは、広範な航路ネットワークを長年にわたって経営してきた競争者に対抗する上で、少なからぬハンディキャップとなった。同社がこの困難に必死で取り組んだことも確かである。このことは、多数の人材が投入されたことから明かである。同社の長江航路経営は全く採算のとれぬまま終了することになるが、この海外航路の経験は貴重なものであったに違いない。関係者の一人は、第二次大戦後、国貿促の要職についた。中国航運関係者は旧友として遇したと言われる。

なおここにおいては、長江における日本の定期航路について専ら述べたが、同時期に多数の日本の社外船が不定汽船として長江を航行しているという事実がある。しかしこのことについて述べるにはまた稿を改めなければならない。

(大阪学院大学、片山 邦雄)

〈参考文献〉

日清汽船、その他船主・船社関係：

浅居誠一〔編〕『日清汽船株式会社三十年史、及追補』日清汽船株式会社、1941.

神戸海運業組合『神戸海運五十年史』神戸海運業組合組、1923.

東亜海運株式会社『支那の航運』東亜海運株式会社、1943.

三井船舶株式会社『創立八十年史』三井船舶株式会社、1958.

日本経営史研究所〔編〕、中川敬一郎、小林正彬、田付茉莉子、前田和利、柴垣和夫〔執筆〕『創業百年史』大阪商船三井船舶株式会社、1985.

大阪商船株式会社関係：

石原市松「漢口宜昌航路視察復命書」1899年7月.

同「清国長江運送業現況」1899年12月.

- 同「南清航路視察復命書」1990年4月.
- 杉山幸平『北清各港視察復命書』1899年11月.
- 村田省藏「峽江の水運」1905年4月.
- 『営業報告書』各年各期.
- 『事業参考書』各年各期.
- 『大阪商船株式会社五十年史』1934.
- 『大阪商船株式会社八十年史』1966.
- 日本郵船株式会社関係：
- 『我社各航路ノ沿革』1932.
- 『日本郵船株式会社五十年史』1935.
- 日本経営史研究所〔編〕、山口和雄、小風秀雅、杉山和雄、山下幸雄、三和良一、
今城光英〔執筆〕『日本郵船株式会社百年史』1988.
- 外務省関係：
- 『支那各地開港市関係雜纂、一』（3-1-1-11）.
- 『清国揚子江航路取調一件』（3-6-4-11）.
- 『通商彙纂』各年各号.
- 日本語文献：
- 浅原丈平『日本海運發展史』潮流社、1978.
- 今津健治『近代日本の技術的条件』柳原書店、1989.
- 岡庭 博『近代海運の航跡』日本海事広報協会、1985.
- 籠谷直人「1880年代のアジアからの“衝撃”と日本の反応」『歴史学研究』1990
年7月.
- 久保田恭平「上海スチーム・ナヴィゲーション会社とチャイナ・ナヴィゲーション会社」『海事史研究』第27号、1974年10月.
- 小風秀雅「帝国主義形成期における日本海運業」『史学雑誌』1983.
- 小山朝光『タンカー經濟史』石油春秋社、1962.
- 佐々木誠治『日本海運競争史序説』海事研究会（神戸）、1954.
- 高村直助『日本資本主義史論』ミネルヴァ書房、1980.
- 角山 栄〔編著〕『日本領事報告の研究』同文館、1986.
- 東亜同文会調査編纂部『支那開港場誌、第二卷、揚子江流域』東亜同文会調査編
纂部、1924.
- 富永祐治『交通における資本主義の發展』岩波書店、1953.
- 中橋徳五郎翁伝記編纂会『中橋徳五郎、下巻』中橋徳五郎翁伝記編纂会、（東京）
1944.

- 中村 義「長沙開港前後」『歴史学研究』No. 425. 1975年10月.
- 濱下武志『中国近代経済史研究』汲古書院、1989.
- 古田和子「上海ネットワークの中の神戸」『近代日本研究』14号、1992.
- 前田義信「明治・大正期の海運及び鉄道論の展開」交通学説史研究会〔編〕『交通学説史の研究（そのⅡ）』運輸経済研究センター、1985.
- 南満州鉄道株式会社庶務部調査課『支那における列国の海運勢力』南満州鉄道株式会社、1929.
- 宮本又次『明治前期経済史の研究』清文堂、1971.
- 山田浩之「不定期船業の成立」『国民経済雑誌』第147巻第6号、1983年6月.
- 米里紋吉『長江航運史』1927.
- 日本海事振興会『各国植民地海運政策と植民地海運の資本関係』日本海事振興会、1943.
- 拙稿「日本近代海運の長江進出—前史—」『海運経済研究』第27号、1993.
- 英語文献：
- Chida, T. and P. N. Davies, *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries*, 1990.
- McLean, Douglas, *Tilting On a Level Playing Field*, IJMH, 1993.
- Nakagawa, Keiichirou and Yui, Tsunehiko (ed.), *Business History of Shipping*, University of Tokyo Press, 1985.
- Sugiyama, Shinya, *Japan's Industrialization in the World Economy —1859-99—: Export trade and overseas competition*, The Athlone Press 1988.
- Wray, William D., *Mitsubishi and the N. Y. K., 1870-1914*, Harvard University Press, 1984.

第7章 大阪商船の台湾総督府命令航路

—交通に対する補助政策の一事例として—

大阪商船は戦前において日本郵船とともに社船とよばれ、わが国を代表する定期船会社であった。この大阪商船は台湾総督府の命令航路の大半を営み、台湾と密接な関係をもっていた。⁽¹⁾加地照義教授は台湾航路について「二十七・八年戦争（日清戦争）まではわが海運にとって未開の沃野であった。……爾来日本海運にとって弗箱コースとなった」と述べておられる。⁽²⁾このような重要性をもった戦前の台湾航路についてその収支あるいは台湾総督府の補助の程度は意外に知られていないと思われる。たとえば、大阪商船の八十年史をみても台湾航路は東洋航路として一括されておりその内訳はわからない。⁽³⁾また、1,528ページにおよぶ『海運興国史』にしても台湾航路にふれるところは少ない。

さらに、最近においては都市交通、鉄道、バスに対する直接補助がしきりと検討されているが、戦前において政府の産業補助の中で海運の占める地位は極めて大きなものがあつた。⁽⁴⁾しかしながら、これらの海運に対する補助も逋信省命令航路に関心が向けられており、台湾総督府の補助は軽視

(1) 本稿は、昭和54年度文部省特定研究「アジアの文化摩擦」の中の「台湾班」（班長，天理大学中村孝志教授）の資料収集の成果に基き執筆されたものである。

なお、資料収集にあたり、大阪商船三井船舶株式会社および平井好一氏、松本一郎氏、下条哲司氏にご協力いただいたことに感謝する。もとより、おもわぬ誤り、至らざる点はすべて筆者個人の責任であることをお断りする。

(2) 加地照義「日本資本主義の成立と海運(七)」『海運』1951, 3.

(3) 大阪商船三井船舶株式会社『大阪商船株式会社八十年史』1966, pp. 806～808.

(4) 安場保吉「明治期海運における運賃と生産性」新保博・安場保吉編『近代移行期の』

されているようである。たとえば、『大阪商船株式会社八十年史』において逋信省の補助金はわかって、台湾総督府の補助金はその他として一括⁽⁵⁾されている。

本稿は、台湾航路の概要を述べ、幸いにして得られた昭和期の資料にもとづき、大阪商船にとっての台湾航路の意義に関し推測を試みるものである。

1. 日本領有前の台湾海運

古来、台湾を中心とする海運は、主としてジャンク船によるものであった。ジャンク船の由来は古いが和船に比しはるかに秀れ、その行動は北支、南洋に及んだといわれる。⁽⁶⁾1860年(万延元年)、清国政府は、天津条約の結果、台湾の古来からの港湾である南部の安平と北部の淡水を開港場とし、さらに1863年(文久3年)には打狗と基隆をも開港した。開港以後、外国の帆船が来航し、1863年にはデント商会の汽船ユニオン号も来航した。また、香港からタイワン号が定期船として就航したが、これは成績不良の為、間もなく廃航された。台湾・南支間の定期航路が軌道に乗るのは香港のダグラス⁽⁷⁾商会が、香港・淡水間に航路を開いてからである。

イギリス人ダグラスは、元来香港で成功した時計商であったが、香港を去り、ロンドンへ帰郷するに際し、年来忠実に営業を補佐した店員に多額の資金を分かち与えた。残された店員はこの資金を元に合資会社ダグラス商会を設立し、1871年、香港・淡水間に配船を開始し、1873年には香港・安

『日本経済』日本経済新聞社、1979。および江見康一・塩野谷裕一『財政支出』東洋経済新報社、1966、p. 43参照。

(5) 前掲『大阪商船株式会社八十年史』p. 809、参照。なお、同書 p. 641において南米航路、台湾、中国、南洋航路が最も多額の補助金を受けたことは指摘されている。また『主要国戦前海運助成史』海事産業研究所、1969、における日本の説明においても台湾総督府命令航路はかけられていない。なお、織田政夫「わが国海運補助政策の推移と郵商両社の収支」『海運』1963、2。も同様である。

(6) 大蔵省管理部『日本人の海外活動に関する歴史的調査、台湾篇、第三分冊』1946。pp. 105～106参照。なお、本資料は山本有造氏の提供による。

(7) 森重秋陽『台湾交通小史』台湾交通協会、1943、p. 41。

平線を開始した。1893年（明治26年）には資金増募の為株式組織に改め、⁽⁸⁾ダグラス汽船となった。

清国政府もまた、航権を回復しようと、招商局が1881年（明治14年）、台湾と対岸の厦門や福州の間に汽船をもって官営航路を開始している。1884年の清仏戦争の結果、台湾はフランス軍艦によって封鎖を受けている。戦後、台湾は清国の一省となり、⁽⁹⁾台湾省巡撫として劉銘伝が赴任した。この劉銘伝は洋務運動家の一人で極めて開明的な政治家であった。かれは、台湾開発の為、鉄道建設、電信、郵便事業の拡充強化に力をつくしたが、台湾の海運にも意を用いた。台支間の官営汽船は再開され、ダグラスと激列な戦いを演じた。また上海、香港のみならず、シンガポール、サイゴン、ルソンにまで航行せしめ、台湾海運は活況を呈した。しかし、劉銘伝の洋務運動も足をひっぱられ大陸同様失敗に帰し、1891年（明治24年）かれも失脚するのである。劉銘伝が台湾を去るとかれのせっきくの新政もほとんど改廃されてしまうのである。したがって、台湾と対岸の中国を結ぶ定期航路はダグラス汽船の独占に帰してしまうのである。⁽¹⁰⁾

清代における日本海運と台湾との結びつきも1868年（明治元年）からみられる。すなわちこの年、淡水・基隆に來航している。また1872年（明治5年）にも記録がみられる。⁽¹¹⁾1874年（明治7年）には征台の役が起った。そもそも、日本郵船の前身たる三菱会社が政府と結びつき、特別の地位を占めるに至るのは征台の役からである。当時、サンフランシスコ・香港航路を開設していたアメリカの太平洋郵船（Pacific Mail）会社は、日本沿岸および近海においても強盛を誇っていた。日本政府は、征台の役にともなう軍需輸送に関して、この太平洋郵船に密かに協力を依頼した。しかし、アメリカの中立政策のもとに、この協力は実現せず、かわりに三菱会社が

(8) 吉開右志太『台湾海運史』台湾海務協会、1941. p. 263.

(9) それまでは本土対岸の福建省に属していた。

(10) 森重、前掲書、pp. 43～44.

(11) 曾汪洋編著『台湾交通史』台湾銀行、1955. pp. 5～6. 同書における記録では淡水と基隆は一括され、区別されていない。打狗と安平の場合も同様である。

これを積極的に引受け、明治政府の最初の渡洋作戦に協力したのであった。この協力に対し、政府は150万ドルを支出して購入した船舶13隻を無償で三菱商会に払下げ、以後三菱商会ひいては日本郵船が社船として特別な地位を占めるに至るのである。⁽¹²⁾

しかし、征台の役の後に日本船が台湾にひんばんにおとずれるようになったわけではない。日本領有前においては、1880年（明治13年）に打狗・安平への来航、1889年（明治22年）に淡水・基隆への来航、翌年に打狗・安平への来航が公式に記録されているのみである。

2. 大阪商船の台湾航路への進出

日本郵船は明治24年（1892）神戸・マニラ間に定期航路を開設し、台湾の対岸である福州、厦門に寄港している。⁽¹³⁾ この航路は台湾に寄港したという説もあるが、⁽¹⁴⁾ 日本と台湾の間の定期航路が本格化したのは、明治28年（1895）、下関条約の結果、台湾および澎湖島の割譲を受けてからであることはいうまでもない。日本の領有直後には軍政が布かれ、日本郵船が軍の御用船として内地・台湾間の航海を行っていたが、翌明治29年（1896）に民政が始まると、内地の業者が殺到した。しかし、これはトランプであった。定期航路は明治29年（1896）5月に大阪商船が大阪・基隆間に開設したものが最初である。

大阪商船は、住友を中心とする大阪財界有志と瀬戸内船主の協力によって明治17年（1884）に設立されたが、資本金は当初120万円であり、翌年に、三菱会社が競争相手の共同運輸と合同して成立した日本郵船の資本金1,100万円とは比べものにならない小ささであった。⁽¹⁵⁾ 大阪商船の第3代社長田中市兵衛は、日本の台湾領有後の明治28年（1895）9月、杉山理事外数名の社員を台湾に派遣し、調査を行わせ、翌29年（1896）2月に台湾

(12) 加地照義「二大定期船会社の創立」『海事交通研究』1979年第6集。

(13) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』1935. pp. 86～87.

(14) 畝川鎮夫『海運興国史』海事彙報社、1927, p. 257.

(15) 前掲、加地（1979）。

総督府に内地・台湾間、および台湾沿岸の定期航路開始の下命を請願し、まず、大阪・基隆線⁽¹⁶⁾に関し受命したのである。補助額は6万円であった。この為、29年(1896)1月、大阪商船は資本金を250万円から500万円に増資することを決議し、貨客船4隻、客船3隻を英国に発注し、台湾航路に備えた⁽¹⁷⁾。しかし、新造船はさしあたり間にあわず、第一船は、28年(1895)12月に三菱合資会社より購入した須磨丸で、29年(1896)5月5日神戸を出帆し、途中鹿児島、大島、那覇、八重山を経て、5月13日基隆に入港している。所要日数は9日、乗客303名、積荷は177トンであった⁽¹⁸⁾。翌年度には大阪商船の船舶のうち最大の2,744トンの福岡丸などを使用している⁽¹⁹⁾。3,320トンの新造船台中丸などが就航するのは31年度(1898)からであっ

表1 基隆起点各港里程表*

単位：哩

台湾西沿岸線			対岸(南中国)		
馬	公	187	福	州	151
高	雄	265	厦	門	226
台湾東沿岸線			汕	頭	318
蘇	蓮	50	中 国		
花	澳	92	上	海	444
台	港	173	香	港	479
高	東	338	広	東	565
日 本			青	島	700
那	覇	334	大	連	850
長	崎	633	天	津	1,045
鹿	島	641			
門	司	739			
神	戸	982			
横	浜	1,137			

* 曾汪洋編著『台湾交通史』台湾銀行, 1955, p. 23より作成。

(16) 大阪商船株式会社『大阪商船株式会社五十年史』1934, pp. 60~61.

(17) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』p. 210, 468.

(18) 吉開, 前掲書, p. 108.

(19) ところで、前掲『大阪商船株式会社五十年史』の384ページの購入船表をみると、福岡丸は明治33年2月1日に海軍省より購入となっている。また、57ページでは、日清戦争中、福岡丸は大阪商船の運航する陸軍御用船となっており、しかも傭船となっている。これをみると、大阪商船は海軍省より福岡丸を借り陸軍御用船として使用していたものを戦後、台湾航路に使用し、後に購入したのではないかと思われる。

⁽²⁰⁾ これらの事実からは大阪商船が船ぐりに苦しみながら台湾航路に全力を傾けていたことがうかがえる。なお、以下の叙述の参考の為、表1に基隆からの湓程表を示しておく。

日本郵船は陸軍御用船として2,300トン級の船を3隻配船していたが、⁽²¹⁾ 29年(1896)9月より3分の1を一般交通に開放した。⁽²¹⁾ 翌30年(1897)4月よりは大阪商船とともに台湾総督府より、神戸・基隆間の定期航路を受命し、航路補助を受けることとなった。以上のごとく神戸・基隆間の内台航路の中核は郵商両社が担当することとなり、これは以後もほぼ変わらない。

次に沿岸航路についてみてみよう。日本の領有直後においては沿岸航海の主体は陸軍の御用船であった。大阪商船、右近権左衛門などが担当し、29年度までつづいた。⁽²²⁾ 大阪商船は3,491トンの釜山丸を使用した。この釜山丸はもともと陸軍省が購入し、日清戦争において大阪商船が運航し、やがて(28年12月)大阪商船が購入し、⁽²³⁾ 陸軍御用船にしたものと思われる。この釜山丸は30年度(1897)からは福岡丸とならんで内台航路に使用されている。⁽²⁴⁾ 29年(1896)の民政施行にともなう命令航路は基隆、澎湖島、安平、打狗を結ぶ伊萬里運輸の航路のみであった。これは郵便物輸送が目的であり、⁽²⁵⁾ 補助金は2万2千円であった。30年度(1897)からは東沿岸も西沿岸も大阪商船が受命し、わずかな例外を除いて以後大阪商船が、台湾沿岸の

(20) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』p. 224, 381. もっとも、新造船のうち台北丸は回航の途中ポルトガルのリスボン沖で海難にあい沈没している。『中橋徳五郎』中橋徳五郎翁伝記編纂会、1944、下巻、p. 62、参照。

(21) 前掲『日本郵船株式会社五十年史』pp. 133～134. ただし、日本郵船株式会社庶務部文書課「現代日本海運史年表(開国以後大正八年迄)」1921によると、明29年(1896)3月「日本郵船会社神戸基隆間貨客航路ヲ開始ス、本航路ハ初メ陸軍御用船航路タリシヲ、本年一月解除ト共ニ一週一回定期トシ当分船腹三分ノ二ハ陸軍御用ニ充テ残り三分ノ一ハ一般商用ニ充テタリ」となっている。すなわち社史が9月とするのに年表は3月となっており若干時期がくいちがっている。なぜかは不明である。

(22) 吉開、前掲書、pp. 178～179.

(23) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』p. 384.

(24) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』p. 224.

(25) 『台湾銀行二十年誌』台湾銀行、1919、p. 174.

命令航路を担当することになる。

台湾と南清を結ぶ航路においては日本の台湾領有前よりダグラス汽船を中心とするイギリス系船舶の活躍がめざましかった。たとえば、1882年（明治15年）より1891年（明治24年）北部台湾において深刻な米不足が生じた時、大陸から米を輸入したといわれる。他方南部においては逆に米を大陸に輸出していた。これは沿岸航路の不備を示すものであり、また、イギリス系汽船の北部台湾・南清間航路の強力さをものがたるものであった。⁽²⁶⁾ダグラス汽船は日本の台湾領有後も相変らず、台湾と南清を結ぶ航路において活躍していた。これに挑戦した日本船としては、日本郵船と北辰館輪船公司がある。⁽²⁷⁾日本郵船の場合、22年（1889）創設自営の上海・ウラジオ線を28年（1895）10月香港に延長したが、⁽²⁸⁾30年（1897）4月以降、復航にかぎり基隆寄港を開始し、ダグラスに挑戦したが、同年一杯で中止したようである。北辰館輪船公司是内地の船主が組織したものではないかといわれるが、31年（1898）7月に淡水・厦門・香港線を開始したが、ダグラス汽船の圧迫に耐えかね同年中に撤退したと言われる。台湾総督府側においてもつとに南清航路を日本船によって経営することが計画されていたが、32年（1898）4月大阪商船に対し、淡水・香港線の開設を命令した。⁽²⁹⁾さらに、翌年には、安平・香港線、福州・三都澳線、香港・福州線を命令した。34年（1899）には福州・興化線を、38年には厦門・内湾線を命令した。台湾・南清航路である淡水・香港線および、安平・香港線はダグラス汽船に対する平行線である。また、南清沿岸航路である他の3線のうち、香港・福州線も平行線である。残る3線はその培養線である。かくして、ダグラス汽船と大阪商船とのあいだに激列な運賃値下競争が行われるが、⁽³⁰⁾35年（1900）末までには、ダグ

(26) 王育徳『台湾』弘文堂、1970、p. 77.

(27) 吉開、前掲書、pp. 260～261.

(28) 日本郵船株式会社貨物課『我社各航路ノ沿革』1932、pp. 68～69.

(29) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』pp. 256～257. 第2代総督桂太郎は明治30年度にすでに南清航路を計画したが実現に至らなかった。徳富蘇峰編著『公爵桂太郎伝』原書房、1967、乾巻、pp. 723～729.

(30) 吉開、前掲書、pp. 273～276.

ラス汽船は台湾・南清航路から撤退するに至るのである。

以上述べたごとく、日清戦争後において大阪商船は台湾航路に進出し、基隆・神戸線においてのみ日本郵船と命令航路を分けあう外は命令航路を独占する状態となった。このことは大阪商船にとって画期であったと思われる。そもそも大阪商船は、明治17年の設立当初においては、大阪以西の日本国内航路に限って航路を営むことを目的としていた。⁽³¹⁾ 明治23年(1890)7月大阪・釜山線を開設し初めて海外航路へ進出し、さらに26年(1893)3月大阪・仁川線を開設している。しかし朝鮮航路は海外航路とはいえ距離的には内地航路の延長にすぎないといえよう。なによりもこれらは私設航路であった。衆知のごとく日本郵船は設立当初より政府補助を規定された国策会社であった。しかし、大阪商船はそうではない。勿論、設立当初より郵便物航送料は与えられている。明治18年(1885)においてその額は5,769円であり、30年(1897)には113,007円となっている。しかし、同年台湾航路補助金は第2年目にして363,051円に達している。⁽³²⁾ 当時、大阪商船の海外進出意欲、命令航路への進出意欲は激しいものがあった。明治29年(1896)1月に500万円に増資し、差しあたり資金の必要もないのに同年10月さらに1,000万円に増資決議を行ったのは、ひたすら海外進出、命令航路受命の為世間の信用を博さんが為であった。⁽³³⁾ 台湾航路進出は、大阪商船が初めて海外命令航路を受命し航路補助をうけ国策会社としての道を歩み始めたことを意味するのである。⁽³⁴⁾ この点の中橋徳五郎伝において、「日本郵船から見た大阪商船は、明治30年前後に於ては、内心俱に齡する能はざるものと思量せられたのは事実であろう。……然るにその商船が、台湾航路に喰込み、郵船の唯我独尊を毀くるが如き命令航路を開設したことは、

(31) 加地照義「日本資本主義の成立と海運(六)」『海運』1951, 2.

(32) 大阪商船株式会社『大阪商船株式会社事業参考書』1908, p. 12. なお、明治21年より8年間毎年5万円の船舶改良資金が与えられている。織田政夫『海運政策論』成山堂, 1979, p. 43参照。

(33) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』pp. 468～469

(34) 日本国内においては鹿児島県より明治24年に大阪・大島線を受命している。

郵船の癢の種であつたらしい。』と評されていることにもあらわれている。⁽³⁵⁾
なお、明治29年（1896）には航海奨励法發布を機に東洋汽船が設立され⁽³⁶⁾
33年（1900）同社のサンフランシスコ線が逓信省の命令航路となっている。⁽³⁶⁾

3. 台湾総督府の初期海運政策の背景

さて、大阪商船にとっての台湾航路進出の意味はある程度明らかになったと思われるが、台湾総督府はなぜ大阪商船を台湾航路経営の中核としたのであろうか。これに関してはかならずしも明らかではないが、一応次のような理由が考えられるであろう。第一に日本郵船は中央政府と深いかわりを持ち、独自性を主張しようとする植民地政府にとって必ずしも便利でないこと。第二に台湾は当然西日本と近いので、台湾開発に西日本に勢力を有する大阪商船を利用することが好都合と考えられたであろうということである。⁽³⁷⁾ いずれにせよ、台湾総督府の初期の海運関係公文書には大阪商船の名前がしばしばみられる。次にこれらの海運関係公文書の標題を⁽³⁸⁾かかげておこう。

- 申民通14 台湾内地間定期航海大坂商船会社へ命令 明治29年4月17日 乙31
民県644 台北県訓令第75号 内地観光ノ為渡航スル者鉄道無賃乗車 明治32年9月27日 乙19
民通896 基隆港内波除築造方大坂商船会社願出 明治31年9月25日 乙52
民主6716 補助金ヲ受クル海運会社ノ提出ニ係ル収支計算取扱方 明治31年12月20日 甲14
民通1396 大阪商船会社定款中改正届及支店長交迭届 明治31年5月2日 乙56
官第60 内地台湾間定期航海改定方稟議 明治29年9月17日 乙31
民通1190 大阪商船会社基隆支店長藤田子儀委任権限届出ノ件 明治40年4月23日 42
民総3213 大阪商船会社へ海面使用ノ件認可 明治35年10月31日 乙63

(35) 前掲『中橋徳五郎』1944, 下巻, pp. 67~68.

(36) 畝川, 前掲書, pp. 273~274.

(37) 明治31年7月, 逓信省鉄道局長であった中橋徳五郎が社長に就任したことは総督府との関係を一層強めたであろう。

(38) われわれが, 1978年8月天理大学中村孝志教授につれられ, 台中市にある台湾省文献委員会において閲覧したもの。なお, これらは未だ非公開と思われる。

本島人観光の為内地へ渡航スル者汽船便乗二関スル一件書 明治32年7月19日、明治34年12月6日 乙62

民土297 大阪商船会社基隆支店出願水道技管敷設ノ件聞届 明治34年7月15日 乙62

民通294 大阪商船会社定款改正 明治33年2月3日 乙38

以上11点のうち7点までが大阪商船関係である。これらは総督府によって永久保存の指定を受けている。初期の総督府にとって大阪商船との交渉の重要性を暗示するものと解されないだろうか。

植民地政府は様々な理由で海運の強化に関心をいだく。第一にそれは、本国と植民地を結ぶものであるからである。本国と交渉のない植民地は無意味であるだろう。⁽³⁹⁾台湾に関しては売却論も出たほどで、⁽⁴⁰⁾総督府は台湾認識の促進の必要性を強く感じていた。その一つの方法として台湾渡航を勧奨する為、貴衆両院議員、全国商業会員総代等を選んで、毎年一回無賃輸送を行った。⁽⁴¹⁾新聞記者に関しては公文書が残されているのでこれを末尾に付す。

台湾の沿岸航路に総督府が関心をいだくことは自明であろう。問題は南清航路である。先に述べたごとく、総督府は大阪商船に命じ、先ず、台湾と南清を結ぶ航路からダグラス汽船を追い出すことにとりかかった。これは、丁度、征台の役の後、日本政府が三菱と組み、上海定期航路を開設し、米国の太平洋郵船 (Pacific Mail)、さらには英国の (イベリア) 半島・東洋汽船会社 (Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.) と激しい競争を行ない勝利したことを思いおこさせるものがある。⁽⁴²⁾したがって、これは一般的には自国と他国の間の航路に第3国の関与することをきらうナショナリズムにもとづく、いわゆる航権の回復の一種である。しかし、直接的な理由としてあげられるのは、当時台湾においては日本の統治に対す

(39) オランダの事例については、加地照義「和蘭の対東印度海運政策の沿革」『国際経済研究』1943, 3. を参照。また、イギリスの事例については、山田浩之「イギリス定期船業の発達と海運政策(一・二)」『経済論叢』1961, 1 および3. を参照。

(40) 鶴見裕輔『後藤新平』勁草書房、1965, 第2巻 p. 167.

(41) 前掲『中橋徳五郎』pp. 63~64.

(42) 上海航路の競争については、前掲、加地 (1979) を参照。

る反乱が激しかったことである。⁽⁴³⁾樺山、桂、乃木の歴代総督が対策に苦心したが、第4代の児玉源太郎は明治31年（1898）2月に就任すると民政長官の後藤新平とともに、徹底的討滅策を計画した。その一環として、反乱軍の武器弾薬の補給遮断が考えられたのである。そしてその補給基地が対岸であり、ダグラス汽船を利用して輸送されているとみられていたのである。⁽⁴⁴⁾したがって台湾と南清の間の航路の日本船による独占が策されたのである。

さらに、注目すべきことは、台湾と南清を結ぶ航路ばかりではなく、南清の沿岸航路をも大阪商船が経営したことである。これは、台湾と南清を結ぶ航路の培養線の意味を持つのであるが、真意はそれにとどまらない。実は、総督府はダグラス汽船を台湾から追うのみではなく、南清沿岸からも追おうとしていたのである。というよりも、ダグラス汽船を壊滅させ、日本船をもってそれに代えようとしていたのである。したがってこれは明らかに防禦的というよりも攻撃的性格のものであった。そもそも台湾の領有は日本の南方への進出に刺激を与えた。台湾を基地として南方への進出をはかろうという思想である。⁽⁴⁵⁾総督府においては、まず、第2代総督桂太郎の思想であり、桂の意見書は、南方進出の重要性を強調し、「之ヲ実行セントスル者ハ、一二航海力ノ強弱如何ニ依テ存ス」と述べている。⁽⁴⁶⁾

第4代総督の児玉の南進論は桂のそれをうけるものであったが、対岸福建省に対する工作を重視する点に特色があった。そして明治33年（1900）の北清事変に際し「厦門事件」が起るが、その直後、児玉は対岸に対する経済的基礎工作として七点をあげている。その第四点において、南清沿岸航路の掌握が将来におけるわが国の商権拡張の上に有する重要性を強調している。⁽⁴⁷⁾

(43) 台湾における日本統治に対する反乱については、許世楷『日本統治下の台湾』東京大学出版会、1972、第一部「統治確立過程における抗日運動（1895～1902）」参照。

(44) 前掲『中橋徳五郎』p. 70.

(45) 矢野暢『「南進」の系譜』中央公論社、1975、p. 148.

(46) 前掲『公爵桂太郎伝』乾巻、p. 712.

(47) 前掲『後藤新平』第二巻、pp. 443～484.

(48) 前掲『後藤新平』第二巻、p. 486.

要するに、当時台湾総督府においては、台湾の経営上のみならず、香港を根拠地とする英国に対抗し、南清への進出を行なうため、海運の強化を目指していた。この為、政策の実行機関として大阪商船が選ばれたものとみることができる。

4. 明治44年度の台湾総督府命令航路

本節においては、台湾総督府命令航路の性格を数値的にみる為に明治44年度をとりあげるが、その前に、大阪商船の明治29年（1896）5月より38年（1895）3月に至るまでの合算した台湾航路収支を表2に示しておこう。これによれば、収入計に占める政府補助金の割合は実に38.2%となる。ちなみに、表3にみるごとく、明治44年（1911）までの定期船会社の総収入

表2 自 明治29年5月 全 38年3月 大阪商船台湾航路収支合計表*

項 目	円
収 入	
政 府 補 助 金 入	3,495,195
諸 船 収 計	5,650,090
	9,145,285
支 出	
諸 船 及 経 費	8,296,457
船 価 本 利 息	1,706,899
	10,003,356
差 引 損 失	857,071

* 『大阪商船株式会社事業参項書』1908. より作成。

表3 定期船各社の総収入に占める航路補助金の比率（創業後明治44年まで）*

社 名	創 業 年	補助金比率
大 阪 商 船	明治17年	12%
日 本 郵 船	18	18
東 洋 汽 船	29	31
日 清 汽 船	40	29

* 『大阪商船株式会社八十年史』p. 71より作成。

に占める航路補助金の比率では、遠洋航路専門の東洋汽船が31%で第1位、中国の長江航路における国策会社である日清汽船が29%で第2位、日本郵船は18%で第3位、大阪商船はもっとも低く12%となっている。台湾航路が極めて補助率の高いこと、また、大阪商船全体としては補助率が低いにもかかわらず、台湾航路は異常に補助率の高いことが推測できるであろう。また、支出の8.6%にあたる損失を出しているが、収入は諸経費はカバーしている。

表4 明治44年度(1911) 命令航路表*

航 路 名	寄 港 地 名	使用 船数	毎 月 航海数	使用 船 命令トン数	速力 ノット	使用 船名	総 トン数
基隆・神戸線(郵船)	門司	1	2	6,000	12	信濃丸	6,387
同 付属線	〃	1	2	6,000	12	備後丸	6,247
基隆・神戸線(商船)	〃	1	2	6,000	12	笠戸丸	6,167
同 付属線	〃	1	2	3,000	12	台中丸	3,357
打狗・横浜線	安平, 澎湖島, 基隆, 長崎, 門司, 宇品, 神戸	2	2	2,500	10	梅 丸 台北丸	4,377 2,793
東 沿 岸 線	基隆, 蘇澳, 花蓮港, 卑南, 火烧島, 紅頭嶼 驚鸞鼻, 大坂埕, 打狗	2	6	1,500	10	須磨丸 宮島丸	1,521 1,609
西 沿 岸 線	基隆, 澎湖島, 安平 打狗, 基隆, 彭佳嶼	1	3	1,500	10	奉天丸	1,640
淡水・香港線	厦門, 汕頭	2	4	1,500	10	大仁丸 大義丸	1,576 1,568
打狗・広東線	安平, 厦門, 汕頭, 香港	1	2	1,500	10	蘇州丸	1,805
打狗・上海線	淡水, 基隆, 福州	1	1.5	1,500	10	撫順丸	1,821
福州・香港線	厦門, 汕頭	1	2	1,500	10	長春丸	1,808

* 出所：台湾総督府交通局通信部『台湾の海運』1930, pp. 5～6。

さて、表4に明治44年度の台湾総督府命令航路表をかかげた。第一に指摘しておくべきことは、基隆・神戸線に日本郵船が入っている外はすべて大阪商船の航路であるということである。内地・台湾間の航路においては日本郵船は12,634トンの配船を行っている。大阪商船は基隆・神戸線以外

に打狗・横浜線をもち16,694トンの配船を行っている。打狗（高雄）と日本を結ぶ線としては、明治31年（1898）3月より沖縄経過打狗・神戸線があったが、明治35年度（1902）の予算削減の折、宇品経過基隆・神戸線とともに整理され、新たに打狗・横浜線が設けられたのである。⁽⁴⁹⁾

明治44年度において中国関係航路は4つであるが、これに至るまでにはやや複雑な過程をたどっている。南清沿岸においてダグラス汽船に対抗する為に経営された小航路である福州・三都澳線、福州・興化線、厦門・内湾線は、補助によって赤字はまぬかれていたが、37年度かぎりで廃止された。そのかわり、38年度（1905）からは、福州・香港線を延長し、香港・上海線に改められた。また、同時に、淡水・福州線が設けられた。もっとも、この淡水・福州線は成績があがらず、41年度かぎりで廃止された。

44年度において、上記の香港・上海線が2分され、打狗・上海線の設置と福州・香港線の復活となったのである。⁽⁵⁰⁾ この打狗・上海線は台湾糖の販路開拓を目指したものであった。⁽⁵¹⁾ 翌45年には天津まで延ばされる。

打狗・広東線は安平・香港線が変改されたものである。すなわち、安平・香港線は、明治40年に打狗延航となり、44年に広東延航となったものである。⁽⁵²⁾

命令航路の各線の特色を検討する為、貨客数と収入に関する数値を表5および6にかかげた。まず表6の運賃収入の構成比をみると、大阪商船および日本郵船の基隆・神戸線が大きく、あわせて、53.3%と過半数を占めている。これに打狗・横浜線を加えると、69%に達し、台湾航路の運賃収入の3分の2以上が内地・台湾線であることがわかる。次に淡水・香港線の12.2%、沿岸線の8.3%が比較的大きい。残り3線はあわせて10.6%である。すなわち、中国線は淡水・香港線をのぞけばあまり運賃収入をあげていない。

(49) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』pp. 224～226, 232～234.

(50) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』pp. 262～272.

(51) 矢内原忠雄『帝国主義下の台湾』岩波書店、1929, p. 281.

(52) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』pp. 64～65.

表5 明治44年度(1911) 命令航路貨客および収入*

航 路	船 客 員 数	荷物 トン数 (1000トン)	運賃 収入 (1,000円)	荷物 運賃 収入 比(%)	補助 金 (1000円)	総 収 入 (運賃収入 +補助金) (1,000円)	補助金比率 (補助金 ÷総収入) (%)
基隆・神戸線(郵船)	23,838	98	662	55.1	118	780	15.1
基隆・神戸線(商船)	21,997	81	546	51.6	101	647	15.6
打 狗 ・ 横 浜 線	9,065	82	356	84.4	110	466	23.6
沿 岸 線	30,293	32	189	56.6	235	424	55.4
淡 水 ・ 香 港 線	25,282	55	277	71.5	97	374	25.9
打 狗 ・ 広 東 線	8,457	21	97	78.1	72	169	42.6
打 狗 ・ 上 海 線	3,089	24	74	78.7	91	165	55.2
福 州 ・ 香 港 線	13,407	21	64	68.6	95	159	59.7
合 計 (商 船 合 計)	135,426 (111,578)	416 (318)	2,265 (1,603)	63.1 (66.4)	919 (801)	3,184 (2,404)	28.9 (33.3)

* 台湾総督府交通局通信部『台湾の海運』1930, pp. 6~7。および、吉開右志大『台湾海運史』台湾海務協会, 1941, p. 45より作成。

表6 明治44年度(1911) 命令航路収入等構成比*

航 路	運賃収入 構 成 比 %	補助金 構 成 比 %	総収入 構 成 比 %
基隆・神戸線(郵船)	29.2	12.8	24.5
基隆・神戸線(商船)	24.1	11.0	20.3
打 狗 ・ 横 浜 線	15.7	12.0	14.6
沿 岸 線	8.3	25.6	13.3
淡 水 ・ 香 港 線	12.2	10.6	11.7
打 狗 ・ 広 東 線	4.3	7.8	5.3
打 狗 ・ 上 海 線	3.3	9.9	5.2
福 州 ・ 香 港 線	2.8	10.3	5.0
合 計	100.0	100.0	100.0

* 表5により作成。

次に表5の荷物運賃収入比に注目しよう。これは、各線の運賃収入に占める荷物運賃収入の占める比であり、これが小さければ、船客運賃収入比は大きいことになる。台湾航路全体では荷物運賃収入比は63.1%であり、したがって船客運賃収入比は36.9%となる。基隆・神戸線では、荷物運賃収入比は商船51.6%、郵船55.1%と小さく、この航路においては船客が重

要であったことがわかる。沿岸線においても、43.4%は船客運賃収入である。その他、福州・香港線、淡水・香港線は比較的船客が多いといえるであろう。これは香港への業務旅客のせいであろう。打狗からの線は荷物運賃収入比が高いが、それでも、船客も無視しえない程度であるといえる。

表6の補助金構成比をみると、補助金の35.8%は内地・台湾線に投入されている。沿岸線に対しては25.6%であり、これも大きいといえるであろう。運賃収入に補助金を加えた総収入に占める補助金の比率は各線について表5の最後の列に示されている。これをみると、第1位は福州・香港線で59.7%に達している。この点では、総督府は、未だ、南中国における勢力確保に関心を示しているようにみえる。淡水・香港線はダグラス汽船の駆逐が成功した為であろう、補助金比率は25.9%と低くなっている。打狗・広東線、打狗・上海線の補助金比率はいずれも高い。打狗・上海線の場合には、南中国への進出といったやや政治的背景をもった総督府の意図ばかりでなく、先に述べたように、台湾糖の販路開拓といった純経済的要因があるであろう。

命令航路全体の補助金比率は28.9%であり、明治44年度においても、航路経営者にとっての補助金収入の比重の極めて大きかったことがわかる。

さらに、大阪商船の運賃収入全体において台湾総督府命令航路の運賃収入の占める比率は、表7に示すごとく、12.7%となっている。また、補助金に至っては、台湾航路分が31.7%を占めている。運賃収入と補助金を合計した額のうち台湾航路関係分の占める比率は15.9%となっている。この当時大阪商船は遠洋航路に進出していた。すなわち、明治42年（1909）7

表7 明治44年度（1911）大阪商船航路収入等*

	運賃収入 1,000円	補 助 金 1,000円	計 1,000円
大 阪 商 船 計 (A)	12,631	2,523	15,154
台湾総督府命令航路 (B)	1,603	801	2,404
B/A × 100	12.7 %	31.7 %	15.9 %

* 表5 および『大阪商船株式会社五十年史』p. 821より作成。

月3日香港と北米西岸タコマを結ぶ線を開始し、翌43年にはこの線は逓信省命令航路になっている。また、当時、日本内の沿岸航路も重要性をもっていた。その中で台湾航路が以上のような比率を示していることは、その意義の小さくないことを思わせる。補助金に関しては特にそのように言える。また、以上の台湾航路は命令航路分だけであり、台湾の砂糖、米、塩などの積取の為の臨時船関係分はふくまれていない。これらを考慮に入れるならば、さらに台湾航路の比率は増大することが注意されねばならない。

5. 台湾航路の発展とその経済的背景

台湾領有当初における台湾総督府の重点施策としては、政治的には、反乱軍の鎮圧、インフラストラクチュアの面においては、台湾銀行を通ずる貨幣制度の整備、基隆港の築港、基隆・高雄間の鉄道敷設、土地整備事業、官庁舎の建設などであった。それも一段落した明治41年（1908）には、南部の重要港湾であり、砂糖積出港ともなる打狗（高雄）の築港が開始され、⁽⁵³⁾43年（1910）には内港に初めて汽船の出入を許すようになっている。

打狗築港は、台湾における産業の発展、なかんづく、製糖業の発展によっていそがれたものである。児玉、後藤の台湾総督府は殖産課事務嘱託である山田熙の意見書にもとづき近代的製糖業の移殖の基本方針を打ち立て、出資を洩る三井物産に援助を約することによって明治33年（1900）12月台湾製糖株式会社の設立にこぎつけた。また、36年（1903）12月に土着資本により塩水港製糖が設立された。新式工場の営業成績は当初はかばかしくなかった。しかし、日露戦争後、企業勃興熱、糖価上昇、台湾の治安の安定、原料採取区域制の制定による原料確保の保障によって内地資本の台湾における製糖業への関心がたかまり、明治39年（1906）12月明治製糖株式会社が設立され、以後、続々と新式工場が設立された。⁽⁵⁴⁾明治42年（1909）にはほぼ近代製糖業が旧式製糖業を圧倒し定着したといわれる。⁽⁵⁵⁾また、図

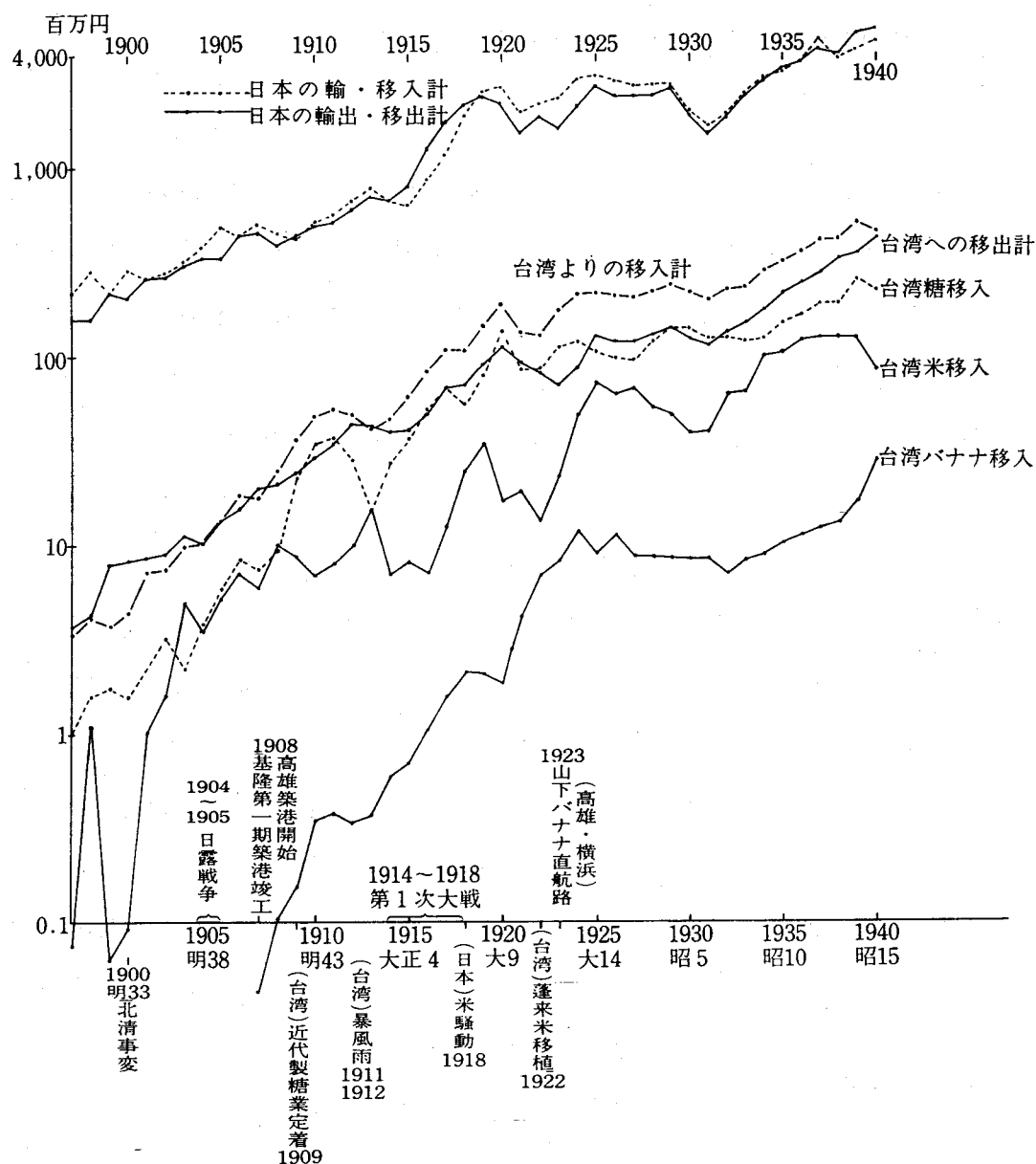
(53) 大蔵省管理局、前掲書、pp. 40～41.

(54) 森久雄「台湾総督府の糖業保護政策の展開」『台湾近現代史研究』創刊号、1978、4.

(55) 涂照彦『日本帝国主義下の台湾』東京大学出版会、1975、p. 68.

1にみるごとく、この年には、台湾より日本への砂糖移出金額が大きいので、前年9,456千円であったものが、23,005千円と、実に2.4倍になっている。またこの頃より、日本と台湾の貿易は日本の移入超過の傾向の定着をみる。明治44年（1911）および大正元年（1912）に台湾は大暴風雨にみまわれ、糖業に大きな被害を受け、その為、日本への台湾糖の移出は大正元年、2年に減少しているが、その後大きなのびをみせ、台湾航路の大

図1 日本と台湾の貿易の推移



* 日本および台湾の輸・移出および輸・移入の計は山沢逸平、山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社、1979。そして、台湾よりの糖、米、バナナの移入は『台湾省五十一年来統計提要』台湾省行政長官公署統計室、1946。により作成。なお、後者は山本有造氏の提供による。

宗貨物となるのである。⁽⁵⁶⁾

砂糖が移出商品として確立して以来、米の移出は砂糖移出に比べ大分低位にあったが、大正末期頃より、大きく増加し、砂糖とともに2大移出品となり、当然台湾航路の大宗貨物となる。これは、第一次大戦によって、米騒動にもみられるように、米価が高騰し、以後日本内地は米の輸移入国となったことが第1の原因としてあげられる。また、大正11年(1922)に台湾において日本移出用の蓬来米(日本稻系)の移殖が成功し、有利な商品作物となったことが第2の原因である。⁽⁵⁷⁾

砂糖や米ほど大量ではないが、ベース・カーゴとして台湾航路において重要となったのはバナナである。バナナは明治36年(1903)に台北附近のバナナが神戸に移出されたのが最初であるらしいが、少量で、品種の後のごとく優良ではなかったのであまり注目されなかったようである。⁽⁵⁸⁾ 図1にみるごとく、統計上は明治40年(1907)に現われるが、注目をあつめるようになるのは翌41年(1908)台中の商人がまとまって出荷を行ってからである。バナナは傾斜地にも植えられ、手間いらずで、しかも季節をとわないので、台中農民の注目するところとなり、出荷は激増し、これをみて高雄農民もつづいた。⁽⁵⁹⁾

内台間の旅客の推移をみる為、図2に、台湾に来た日本人の数の推移と、日本に来た台湾人の推移を示した。急激とはいえないが、しだいに増加している。ただ、台湾訪問日本人数に比べ、日本訪問台湾人の数が極めて小さいことが注目される。日本人数は1万人を下まわることはないが、台湾人数は、大正6年(1917)にやっと千人をこえる。これらの旅客の大部分は大阪商船か日本郵船の基隆・神戸線を利用したとみてよい。

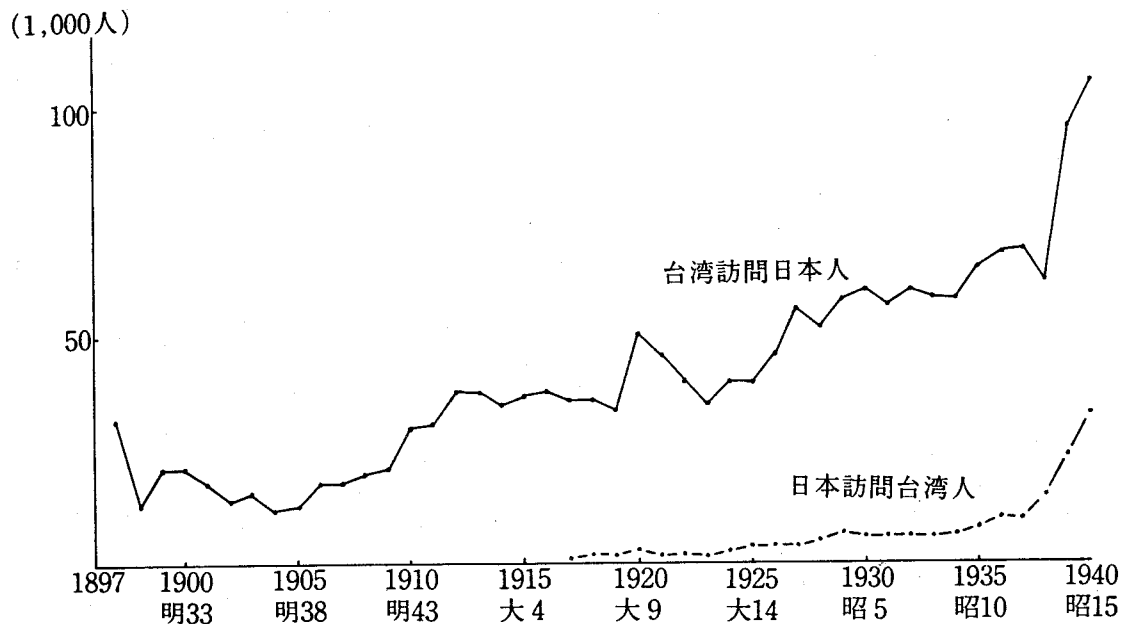
(56) 日本が次第に関税自由権を回復したことも、台湾糖業に有利に働いた。すなわち、外国糖に対する関税が引き上げられ、帝国の一部である台湾の砂糖には関税はかからなかった為、台湾糖業は関税障壁によって保護を受けた。涂, 前掲書, pp. 66~67.

(57) 作道洋太郎「台湾の近代化と日本資本主義経済」『大阪大学経済学』1965, 3. および, 涂, 前掲書, pp. 74~80.

(58) 若槻泰雄『バナナの経済学』玉川大学出版部, 1976, p. 65. および, 吉開, 前掲書, p. 145.

(59) 若槻, 前掲書, pp. 66~68. および, 吉開, 前掲書, p. 151.

図2 台湾訪問日本人数 } の推移*
日本訪問台湾人数 }



* 『台湾省五十一年来統計提要』台湾省行政長官公署統計室、1946. により作成。

貨物の定期航路においては当初より、命令航路を営む大阪商船および日本郵船が中心であったことはいうまでもないが、両社のみならず他社の不定期船、および私設航路も存在した。

砂糖の積取は2・3月頃が最盛期であるが、明治時代より大阪商船、日本郵船および三井物産船舶部が担当していた。⁽⁶⁰⁾三井物産船舶部はもともと九州炭の輸出に関連して早くから社外船として活躍し、台湾に関しても石炭輸送を取扱ったが、明治39年(1906)に台湾糖の積取に参入し、41年(1908)に本格的に台湾航路にとりくみ、その後同じ三井系の台湾製糖の一手販売を引受け、その台湾における地位を確立した。その他社外船では、三上豊夷が44年に台湾航路に進出をはかったが、これは失敗に終わった。⁽⁶¹⁾

(60) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』p. 220.

(61) 三井船舶株式会社『創業八十年史』1958, pp. 83~84.

米は一期米が夏、二期米が冬に積出されたが、大阪商船は40年頃より臨時船を出している。この米も、商船、郵船、三井が取扱っていた。第一次大戦の海運の未曾有の景気によって社外船の発展はめざましく、その中でも山下汽船は台湾航路への進出をはかった。大正7年、糖業連合会の台湾糖輸送契約の入札に山下汽船が参加し、一ピクル十銭安で落札してしまったのである。これは当時、運賃高騰の中で、山下が先の3社を出しぬいたのである。⁽⁶²⁾これを機会に山下汽船は台湾に食い入り、大正10年度には、総督府より基隆・ハイフォン線を受命し、大阪商船、日本郵船以外の受命者として注目を集めた。⁽⁶³⁾さらに、大正12年には、バナナ輸送の為に高雄・横浜間に直航定期航路を開設し、⁽⁶⁴⁾大阪商船と近海郵船をおどろかせた。⁽⁶⁵⁾しかし、社外船にとって、往航雑貨集貨能力の必要な定期航路への進出は容易でなく、⁽⁶⁶⁾山下汽船は経営難に陥り、大正14年、大阪商船と協調し、台湾航路においては下請に甘んずることになる。⁽⁶⁷⁾鈴木商店を背景として大正13年にKライン3社の進出運動があったが、これも同様の結果に終わった。⁽⁶⁸⁾しかし、昭和に入ると社外船の定期航路経営も本格化してくる。⁽⁶⁹⁾辰馬汽船は昭和4年末台湾糖積取を引受け、その後台湾米積取も行ない、台湾航路への参入に成功して

(62) 野村治一良『わが海運六十年』国際海運新聞社、1955、pp. 81～84、および、浅原丈平『本邦海運発展要史』私家版、1958、pp. 166～167.

(63) 寺島成信『帝国海運政策論』巖松堂、1923、p. 152. なお、同書に大正9年3月とあるのは10年の誤りと思われる。吉開、前掲書、p. 6においても、畝川、前掲書、p. 559においても大正10年となっている。

(64) 吉開、前掲書、pp. 146～147.

(65) 日本郵船は、第一次大戦後の不況対策の一環として、大正12年(1923)3月、近海航路を分離し、近海郵船を設立した。したがって、日本郵船の台湾総督府命令航路神戸・基隆線をふくむ台湾航路は近海郵船が担当し、同社の中核業務となった。『日本郵船株式会社五十年史』pp. 285～290および、日本郵船株式会社『七十年史』1956、pp. 230～233.

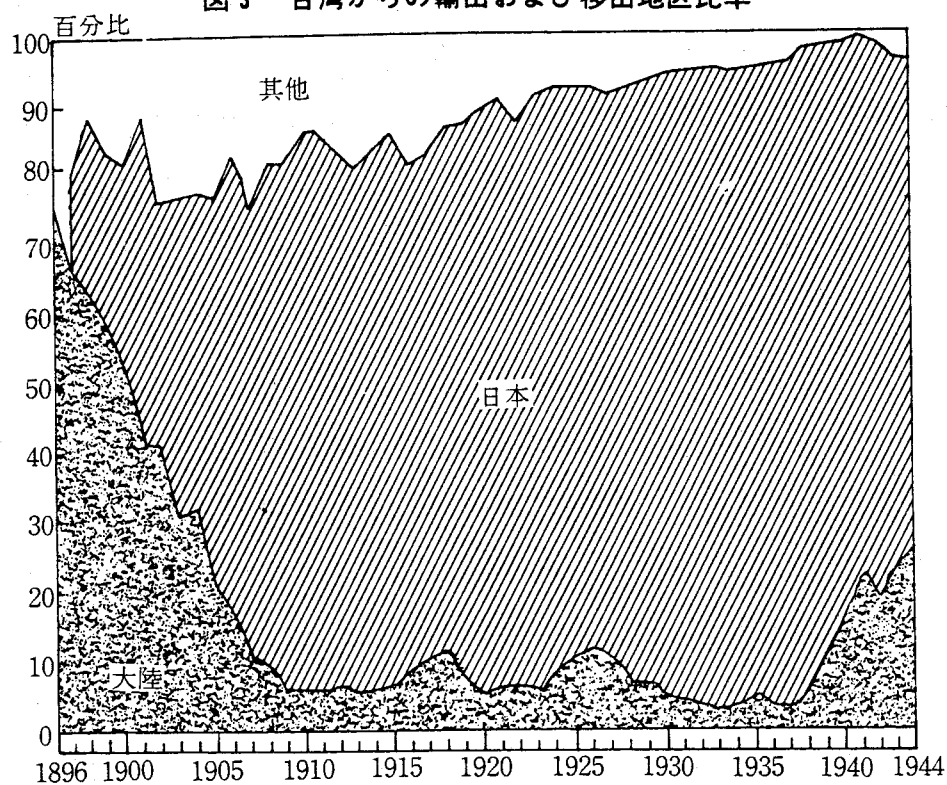
(66) 中川敬一郎『両大戦間の日本海運業』日本経済新聞社、1980、p. 89.

(67) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』pp. 221～222.

(68) 野村、前掲書、p. 85.

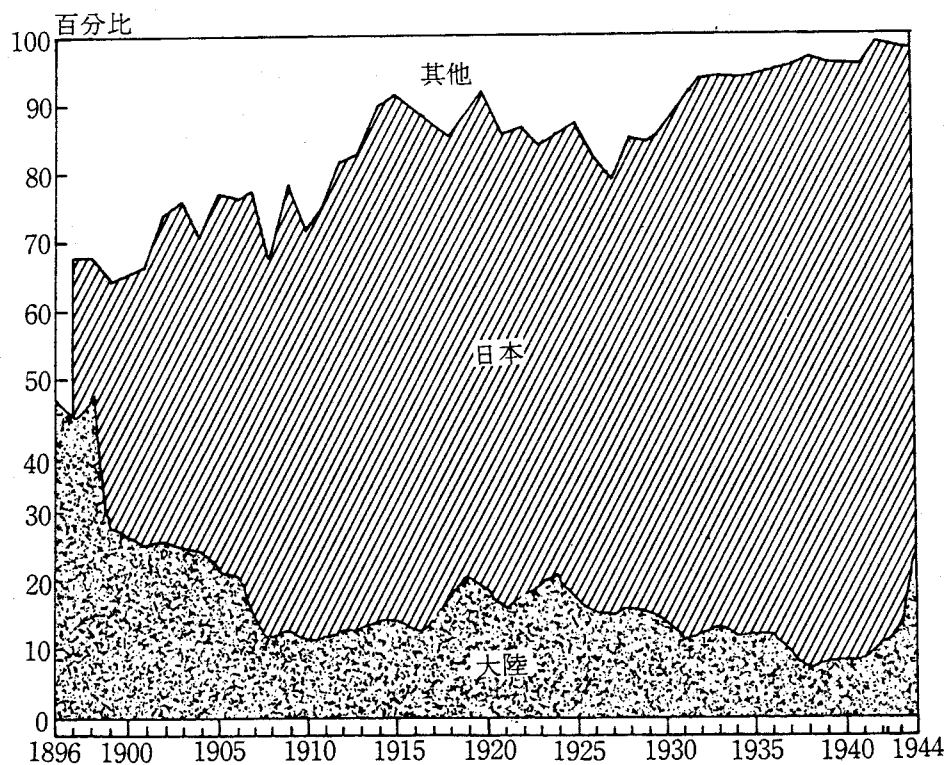
(69) 佐々木誠治「両大戦間における社外船の新動向」『国民経済雑誌』1979、7.

図3 台湾からの輸出および移出地区比率*



* 出所：周憲文『日拠時代台湾經濟史』台湾銀行，1958．p. 139．

図4 台湾の輸入および移入地区比率*



* 出所：周憲文『日拠時代台湾經濟史』台湾銀行，1958．p. 152．

⁽⁷⁰⁾
いる。

結局、昭和7年以降においては、砂糖は大阪商船、近海郵船、三井船舶、辰馬海運の4社、米穀およびバナナは、商船、近郵、辰馬の3社が協調して積取ることになる。⁽⁷¹⁾

次に、中国関係航路であるが、大正年間に入るとダグラス汽船打倒政策が放棄され、大正4年(1915)3月限りで福州・香港線が廃止される。⁽⁷²⁾すなわち、ダグラスを台湾から駆逐することには成功したが、南中国沿岸においては、ダグラスも地盤が硬く、決して撤退することはなかったのである。また、政府も、日英同盟の関係上、反英的になる政策を続けることに意欲がなくなったことがあると思われる。台湾が香港にかわる仲継地となる傾向はまったくなかった。先に述べたごとく、台湾は米糖移出を通じて日本内地と経済的に緊密に結びつき、大陸との関係は希薄となっていくのである。このことは、図3、4にみられるごとく、台湾の貿易における中国の比率の推移をみても明らかであろう。

台湾沿岸航路に関しては、島内における鉄道および道路の建設が進むにつれて変化はあったが、台湾航路全体からみてその重要性が大きくなったわけではない。

その他、命令航路として、第一次大戦中の大正5年度より基隆・ジャワ線が大阪商船によって開設されている。しかし、この南洋線に関しては別稿を準備中なので、説明はそれに譲ることにする。

以上のことから明らかなことは、台湾における糖業、米作の発展とともに、日本との貿易が発展し、内台航路の貨物は増大し、極めて魅力的な海運市場となったこと、したがって、社外線による進出の試みも行なわれたが、大阪商船と日本郵船(近海郵船)の守りが、相当かたかったことである。

(70) 松本一郎『辰馬海運五十年経営史』山縣記念財団、海事交通文化研究所、1972、pp. 98~99. および『躍進台湾大観』東京中外毎日新聞社、1937、pp. 437~439. なお、辰馬の場合、本家の銘酒「白鹿」自体は従前通り郵商によって運送された。松本一郎『水脈一筋』日本海事新聞社、1975、p. 16.

(71) 前掲(日本郵船)『七十年史』p. 233.

(72) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』p. 266.

6. 昭和期における大阪商船の台湾航路の業績

『大阪商船株式会社八十年史』の資料編においては、北米航路、欧州航路など各航路別の業績資料が示されている。しかし、台湾航路に関しては、東洋航路の中に一括されていてその詳細を知ることはできない。しかし、昭和2年から16年にかけての台湾航路の業績に関する資料は残されているのでこれによって、台湾航路の大阪商船の中で占める重要度、各線の特性などを検討することにする。なお表にかかげられた数値は、昭和2年から16年までの合計である。まず台湾航路内の各線について検討しよう。

表8には大阪商船の台湾航路のうち、昭和2年から16年までひきつづき

表8 台湾航路収入等構成比（昭和2～16年計）

		収 入 構成比 %	差引損 益構成 比 %	補助金 構成比 %	総収入 構成比 %	再差引 損益構 成比%	補助金 比 率 %
台 湾 航 路	台 湾 航 路 合 計 (自営航路をふくむ)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	5.2
	主 要 総 督 府 令 航 路	(内 台 線) 神 戸 ・ 基 隆 線	24.3	76.8	39.4	25.1	8.2
		横 浜 (東京) ・ 高 雄 線	23.7	44.2	1.9	22.6	0.4
		(沿 岸 線) 台 湾 沿 岸 東 線	1.7	△10.5	13.2	2.3	30.4
		台 湾 沿 岸 西 線 お よ び	0.7	△ 9.7	7.9	1.1	37.6
		高 雄 ・ 馬 公 線 ※					
		(台 湾 ・ 中 国 線) 高 雄 (台湾) ・ 広 東 線	1.9	3.6	3.7	3.6	9.4
		高 雄 ・ 天 津 線	3.6	△ 3.3	10.9	2.9	14.3
		基 隆 ・ 香 港 線	3.3	4.6	7.0	5.6	10.2
	台 湾 臨 時 の 他	対 岸 線	0.9	△ 4.6	6.0	1.2	26.7
		台 湾 臨 時 線 そ の 他	25.9 13.9	10.9 △11.9	— 10.0	24.6 13.7	6.1 △ 2.3

※ 昭和7年に台湾沿岸西線が廃され、かわりに高雄・馬公線が設置された。

存在した主要な命令航路がかかげられている。さらに台湾臨時線とよばれるものとその他の合計がかかげられている。その他の中には、自営航路、一時的命令航路、臨時線などがふくまれている。

補助金をふくまない収入構成比をみると、内地と台湾を結び、貨物のみならず旅客も多い神戸・基隆線が24.3%、貨物主体の横浜(東京)・高雄線が23.7%と、両命令航路が大きい比率を占めている。台湾臨時線は25.9%を占めているが、この大部分は、台湾の米、砂糖を積取り内地に向うものと思われる。またその他においても内台航路の占める割合が大きいので、結局、台湾航路においては内台航路の占める収入が圧倒的であったと考えられる。

補助金をふくまない差引損益をみると、やはり内台航路関係の航路、特に神戸・基隆線および横浜・高雄線の利益が大きい。基隆・香港線は安定的に黒字を出している。この線は船客が比較的多く、商用船客と想像される。高雄・広東線は黒字になっているが、これは、昭和13年の日本軍の広東攻略以後の黒字による。台湾沿岸線および対岸中国への線などいわば生活路線は赤字を示している。

補助金の構成比においては神戸・基隆線が39.4%と極めて大きいのが注目される、この線は補助金前の黒字が巨額であるにもかかわらず、補助金も巨額である。これは、当時の補助が、トン数、速度、航海数に応じて決定された為である。ちなみに、大阪商船は大正13年より、いわゆる1万トン級の船を神戸・基隆線に投入したが、昭和4年度の使用船は蓬来丸(9,205トン、16.5ノット)、扶桑丸(8,188トン、16ノット)、瑞宝丸(8,511トン、16.5ノット)であった。門司・基隆間を中一日で航海し、航海度数は年間75回であった。もとより、近海郵船も同様であった。⁽⁷³⁾これに対しては、「蓋し総督府は補助金交付標準を高むることによりて内台間の連絡を改良し、遂に一万噸級船の就航を要求せるものである。……しかも之れ台湾の人口、民度、及旅客数に比して不釣合に大規模たるの感を免れない。」との批評がある。⁽⁷⁴⁾

(73) 前掲『台湾の海運』p. 16.

(74) 矢内原、前掲書、pp. 105~106.

の一万トン級の船については大阪商船が先行した。この為、設立早々で業績不振であった近海郵船は一層の窮境に陥った。⁽⁷⁵⁾昭和3年にやっと近海郵船も同規模の船をそろえることができ、補助金も6千トン級の時代の倍額となったのである。いずれにせよ、大阪商船と近海郵船が激しい競争を続けたが、利益の多い線であったことも事実である。

台湾沿岸線に対する補助金はあわせて21.1%の構成となる。その他の中にも沿岸線がふくまれ、これに対しても補助金がある。中国線関係は27%をこえている。

補助金の結果、再差引損益で黒字に転じているのは、高雄・天津線、とんとんになるのは対岸線である。沿岸線は依然赤字である。補助金をもふくむ総収入のうち補助金の占める比率をみると、沿岸線、対岸線が30%前後の極めて高い数値を示している。横浜・高雄線の0.4%をのぞくと、他は10%前後の補助金比率となる。命令航路における補助金の比率は昭和においても高いといえるであろう。台湾航路全体の再差引利益に対して、補助金の割合は47%となる。

表9 大阪商船航路収入等構成比（昭和2～16年計）

	収入構成比 %	差引損益構成比 %	補助金構成比 %	総収入構成比 %	再差引損益構成比 %	航路総収入のうちの補助金比率%
台湾航路合計	17.1	12.6	27.3	17.5	16.4	5.2
南洋航路合計	3.9	△2.9	4.6	3.9	△0.9	3.9
遠洋航路合計	46.0	56.1	60.0	46.5	57.2	4.3
近海朝鮮航路合計	21.6	27.5	4.3	21.0	21.4	0.7
日本内航路合計	11.3	6.7	3.8	11.1	6.0	1.1
総計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	3.3

次に、表9によって、大阪商船の航路を台湾、南洋、遠洋、近海朝鮮、日本内と分けた場合の構成比をみてみよう。

補助金をふくまぬ収入の構成比では、遠洋が46%ともっとも大きい、つ

(75) 浅原、前掲書、p. 212, pp. 336～337. 吉開、前掲書、pp. 61～63.

いで近海朝鮮の21.6%となっている。台湾航路は17.1%で3番目であるが日本内航路の11.3%より大きい。補助金の構成比においても遠洋が60%と最も大きい。しかし、台湾航路も27.3%と収入構成比の場合に比べはるかに大きくなる。なお、南洋航路における補助金もほとんど台湾総督府からのものであるから、補助金において台湾総督府からのものは30%をこえることになる。今まで、航路補助金といえば、逓信省の補助金が注目されていたが、日本郵船と並ぶ定期船会社であった大阪商船が昭和において受けた補助金の30%が台湾総督府からのものであったことは注目されてよいと思われる。また、航路収入において補助金の占める比率は遠洋航路が4.3%であるのに対して台湾航路は5.2%と最も高くなっている。

7. 台湾総督府の航路補助の性格について

今日においても、交通に対する政府の補助が行われている。もっとも直接的な運行補助としては過疎バスに対するものがある。また海運においては離島航路に対する補助がある。地下鉄に対しては開業初期に補助が与えられている。国鉄においても正式な補助が始まっている。これらはおおむね、地域問題、住民問題をめぐる、外部効果や所得分配効果を根拠として補助が与えられている。しかし、戦前の海運に対する助成は今日一般に産業に対する補助としてとらえられている。⁽⁷⁶⁾近代において国家が海運に補助を与えることは日本だけの例外的現象ではない。海運業を振興することは、一つには狭義の安全保障に関連していた。しかし、各国が市場の拡大による経済発展を意図する時に自然に現われる政策でもあった。この点に着目すれば、単に幼稚産業に対する補助というよりも、幼稚経済に対する補助という方がよいかもしれない。大正12年に寺島成信は、海運の特務として、⁽⁷⁷⁾次の七つをあげている。

1. 海外貿易の発達を幫助
2. 旅客移民の渡航促進

(76) 脚注(3)参照。

(77) 寺島，前掲書，pp. 9～29.

3. 郵便物を航送
4. 無形輸出の一つとして
5. 海員の練習機関として
6. 海陸軍の補助
7. 関係事業の誘発

そして、これらの説明にナショナリスティックな感情が付与され、自国船による意義が強調されている。

補助の形態としては、欧米においては、郵便物輸送に関する補助が歴史的に有名である。これは、「近代イギリス海運の基礎」をおいたといわれる⁽⁷⁸⁾。アメリカにおいても、郵便補助が用いられた。これは、アメリカ船のみならず日本船にも与えられることがあった。また、アメリカの場合、郵便補助の方法が採用されたのは、憲法上私企業に対する直接補助に問題があった為といわれる⁽⁷⁹⁾。しかし、日本の場合、先に述べたように、政府は明治初期の特別の状況の中で三菱に対して「無類保護」といわれる程の直接的な補助を行ない、その後明治29年には航海奨励法による一般補助と、命令航路助成の制度をつくった。この命令航路は、船型、隻数、速力、寄港地、スケジュール、運賃表に関して規制を受けた⁽⁸⁰⁾。遠洋航路補助法の時代であるが、第一次大戦中大正6年(1917)、運賃高騰の折から大阪商船は米国線の補助辞退を申請したことがある。補助による犠牲がなかったわけではない⁽⁸¹⁾。

台湾総督府もまた命令航路の制度を採用した。台湾総督府の場合には、海運業一般を振興することが目的ではなく、台湾と内地の連絡、産業開発、その他の政策目的の手段として海運を利用しようとしたものと判断される。

明治9年(1876)の三菱に対する政府の第二命令書にみられる補助は、

(78) 山田浩之「海運業における交通革命」『交通学研究』1958. および、同「イギリス定期船業の成立」(京都大学)『経済論叢』1960, 4.

(79) 逓信省管船局編『大戦時代の世界海運』巖松堂, 1922, pp. 207~208. なおアメリカにおける現代の海運補助に関しては、東海林滋「米国内における海運政策批判論」『海運』1976, 9. が興味深い。

(80) 前掲『主要国戦前海運助成史』pp. 16~17.

(81) 浅原, 前掲書, pp. 165~167.

「非採算航路への補助というよりも、その重要度に応じて補助金を支給する立場をとっているようである。」といわれるが、台湾航路においても内台航路が黒字であるにもかかわらず巨額の補助を受けていることから、同様の考えをいただくものである。しかし、沿岸航路に対する補助率の高さもものがすことはできない。ともすれば戦前における海運補助に関して海運産業助成の側面に注意が払われるが、戦前においても生活路線の確保に補助が支出されていたことも明らかである。もっとも、このことは、絶対額としては比重の小さかったことを否定するものではない。さらに、命令航路の中に、補助にもかかわらず、赤字線が存在していることは、いわゆる内部補助現象のあらわれの一事例としてもみることができる。⁽⁸²⁾なお、総督府の補助金は陸軍の軍事費の移管から始っている。すなわち、日清戦争直後、陸軍省は台湾輸送費として51万円という多額の予算をもっていた。⁽⁸⁴⁾これが明治30年度台湾総督府に移管され、航路補助費となったのである。以後命令航路に軍事輸送義務がともなっていたことにも注意されなければならない。

おわりに

明治28年の領有まで、日本船による台湾との交渉はあまり存在していなかった。台湾近海においてはイギリス系のダグラス汽船が活躍していた。日本の台湾領有後、多くの海運業者が台湾に集ったが、日本郵船と大阪商船が命令航路を担当した。なかでも大阪商船は内台航路のみならず、沿岸航路、中国航路をも担当し、後には南洋航路をも担当した。台湾航路は大阪商船にとって初の外洋における命令航路であり、その意義は大きかった。また、総督府にとっても植民地政策の実行上協力的な海運企業を欲していたのである。そのもっとも顕著のあらわれとして、ダグラス汽船の駆逐があげられる。

(82) 加地照義「明治初期における海運政策の転換」『商大論集』1972、11.

(83) なお内部補助をめぐる問題に関しては拙稿「規制産業と内部補助」(神戸商科大学)『創立50周年記念論文集』1979. がある。

(84) 吉開、前掲書、p. 33.

表10 昭和17年度（1942）命令航路*

受 命 者	航 路	補助金額 1,000円	構 成 比 %
大 阪 商 船	基 隆 ・ 神 戸 線	200	14.4
	高 雄 ・ 神 戸 線	25	1.8
	高 雄 ・ 東 京 線	20	1.4
	バンコク航路・台湾寄港	20	1.4
	(小計)	(265)	(19.0)
日 本 郵 船	基 隆 ・ 神 戸 線	200	14.4
	高 雄 ・ 神 戸 線	25	1.8
	高 雄 ・ 東 京 線	10	0.7
	(小計)	(235)	(16.9)
南 日 本 汽 船	基 隆 ・ 花 蓮 港 線	25	1.8
	蘇 澳 ・ 花 蓮 港 線	50	3.6
	沿 岸 東 線	50	3.6
	沿 岸 西 線	30	2.2
	高 雄 ・ 馬 公 線	184.35	13.2
	新 港 ・ 紅 頭 嶼 線	20	1.4
	基 隆 ・ 海 南 島 線	120	8.6
	(小計)	(479.35)	(34.4)
東 亜 海 運	高 雄 ・ 天 津 線	18	1.3
	高 雄 ・ 上 海 線	95	6.8
	基 隆 ・ 厦 門 線	40	2.9
	基 隆 ・ 汕 頭 線	40	2.9
	基 隆 ・ 広 東 線	80	5.7
	台 湾 ・ 海 南 島 線	120	8.6
	(小計)	(393)	(28.2)
大 連 汽 船	高 雄 ・ 大 連 線	20	1.4
	(総計)	1,392.35	100.0

* 台湾総督府『台湾統治概要』1945, p. 182より作成。

大正時代以降においては、台湾は砂糖、米をはじめとして大量の日本向移出貨物を発生させ、海運にとって絶好の市場となった。⁽⁸⁵⁾台湾海運の中核

(85) 大阪商船の独占的地位について台湾において反発がなかったわけではない。大正5年（1916）台湾において台湾汽船の創立が企画された。「台湾の海運の大半は、大阪商船の米櫃であり、当時の海外大発展も又此米櫃の支援である為であったので（時の大阪商船社長、堀啓次郎は）現状維持を以て終始御考へにて渡台せられたのでありました。」と述べられている。野村治一良「堀翁の堅実一貫主義」『堀啓次郎翁追懷録』大阪商

(86)
を占める大阪商船は有利な立場にあった。

台湾航路においては常にその補助率の高かったことが注目される。また、昭和においても、大阪商船の受ける補助金の3割は台湾総督府からのものであった。戦前における大阪商船のわが国海運における重要性からして、逋信省のみならず、台湾総督府補助金の果した役割も見逃すことができないのである。

本稿においては、大阪商船に対する台湾総督府の補助を検討することによって、交通に対する補助の一事例とした。現代の交通企業においてその業績が各路線にわたって明らかになる場合が少ないことにかんがみ、若干の今日的意義をも有するのではないかと考え、あえて戦前の事例をとりあげたのである。

なお太平洋戦争開始とともに、台湾航路も一変した。大阪商船の経営した多くの航路は表10に示すごとく、新たな国策会社に吸収され、大阪商船の台湾航路支配も終った。

付。(台湾総督府文書)民通第1053号

視察ノ為渡台スル左記ノ者ニ対シテハ日本郵船及大坂商船両株式会社命令航路汽船ニ無賃ニ便乗セシムル事ニ取計候条右希望ノ者ニハ貴庁ニ於テ精覈調査ヲ為シ左ノ条件ニ依リ別途及送付候便乗券ヲ交付セラレ其旨直ニ御通報相成度此段申進候也

明治三十六年六月二日

台湾総督府民政長官

東京府知事宛

追テ本件ニ関スル従前ノ通牒ハ自然消滅ト御了知相成度為念申添候也

台湾協会

会頭、支部長、幹事長、会計監督、幹事

新聞記者等

時事、日々、中央、毎日、報知、日本、国民、萬朝、読売、朝日、二六、都、商業、人

船株式会社、1949. 参照。この計画はその後もくすぶっていたが、結局実現しなかった。

(86) 「商船には優秀なる定期船の配船があるため山下との競争に有利であった」と野村氏は述べておられる。野村、前掲書(1955)、p. 84.

民，タイムス，大和，民声，独立，太陽，内外世論，
東京通信社，日本通信社，帝国通信社，自由通信社，明治通信社，東京電報社

大阪府知事宛

追書同前

朝日，毎日，大阪ノ三新聞記者

京都府知事宛

追書同前

日ノ出，京都ノ二新聞記者

兵庫県知事宛

追書同前

又新，神戸ノ二新聞記者

(以上各宛新聞社名ノ次ニ左記ヲ加フ)

便乗券交付ニ就キ注意事項

- 一．台湾協会及新聞社名職名，氏名ハ交付官ニ於テ記入スルコト
- 二．便乗券ノ交付スルハ台湾協会及各社共一年度内一人ニ限ルコト
- 三．便乗券ヲ交付シタルトキハ本文ニ依リ左ノ事項ヲ通知スルコト
(イ) 交付年月日 (ロ) 枚数 (片路又往復等) (ハ) 台湾協会又ハ新聞社名職名，氏名
- 四．本島沿岸ヲ往復スル便乗券ハ民政部通信局ニ於テ交付ス

便乗ニ関スル条件

- 一．便乗券ハ往復各一枚ヲ用フ
- 二．便乗券ハ乗船ノ際会社係員ニ渡シ乗船切符ヲ請求スルコト
- 三．無賃ニテ便乗一等船客ノ待遇ヲ受ク但シ普通乗客満員トナリタル場合ハ便乗ヲ謝絶セラルルコトアリ
- 四．航路区域ハ内地台湾間本島沿岸各港間ノ命令航路ニ限ルコト

第8章 大阪商船南洋線の前史

—航路視察復命書を中心として—

The Prehistory of the O.S.K.'s Java Line: On the O.S.K.'s Research in Southeast Asian Waters before the First World War*

Kunio KATAYAMA

Before the First World War, Southeast Asian waters were in the tight grip of European shipping—British, French, Dutch, German and Scandinavian. The drive of Japanese shipping into these waters occurred during the First World War. O.S.K.'s Java line also began in this period, and although might appear that O.S.K. simply jumped on the bandwagon of the war boom, four research reports on Southeast Asian waters have been found that were written by O.S.K. staff before the war. The first study was made in 1900, the second in 1901, the third in 1905 and the fourth in 1912. These reports indicate the following.

Firstly, the Government-General of Taiwan played an important role in the establishment of the Java line. The second study was clearly made at its request. If the O.S.K. would open a Java line, it promised to give subsidies to the line.

Secondly, the last report had already come to the conclusion before the outbreak of the First World War that the Java line was operable and potentially profitable.

Thirdly, the report's conclusion was not based on the quantity of trade between Japan and Indonesia, which was small at that time. Rather, cross trade, such as that between China, Malaya and Indonesia, was thought promising.

Fourthly, O.S.K. staff were keen to compete with European shipping in Southeast Asian waters. They thought that friendship and cooperation between Japanese and other Asian people would be a fundamental factor in their success.

One can conclude that the opening of O.S.K.'s Java line was not simply the result of opportunism in the shipping boom of the First World War.

I はじめに

明治35年、蘭領東インド政府は新たに設立

* 本稿は、昭和52～54年度文部省特定研究「東アジアおよび東南アジア地域における文化摩擦の研究」の中村孝志氏の資料収集の成果にもとづき執筆されたものである。なお、資料収集にあたり、平井好一氏、松本一郎氏、下條哲司氏にご協力いただいたことに感謝する。

された「ジャワ・チャイナ・ジャパン・ライン (J. C. J. L.)」に補助を給し「ジャワ・日本航路を開設せしめた。10年後の大正元年10月、日本政府逓信省は、南洋郵船組をしてわが国初のジャワ線を開設せしめた。これに対して、大阪商船株式会社の南洋線(ジャワ線)は、欧州大戦中の大正5年に発足したのであった。いうまでもなく、欧州大戦中、海運界は空前絶後のブームをみることになった。また、同時にわが国において南進ブームがたか

まり、多くの南洋航路が開設されている。しかし、大阪商船の南洋線を単に大戦ブームに便乗したものとのみみることはできない。大阪商船の南方への関心は、明治も30年代から始まっているのである。ここで注目されるのは台湾総督府の意向である。台湾は、わが国初の海外領土であった。わが国が台湾を領有したことがわが国自身に与えた影響は多面的なものがあると思われるが、海運に対する影響もまたその一つである。わが国において日本郵船とならぶ定期船会社であった大阪商船は台湾総督府と深く結びついていた。大阪商船の南洋線は台湾総督府命令航路の一つとして発足したのであった。台湾の領有はわが国の南方進出の伏線となったといわれるが[矢野 1975: 148], 大阪商船の南洋線もまた、その興味ある一事例であることを明らかにしたい。

II 日清戦争前の南洋航路

南洋において日本海運の対象として考えられた国・地方は、仏領インドシナ、シャム、マレー半島、ビルマの大陸部と、フィリピン、ジャワ、スマトラ、ボルネオ、セレベスなどの島嶼部である(図1参照)。海運においては、定期船(liner)と不定期船(tramp)の区別がある。定期船は、旅客や雑貨など季節的波動の少ないものの輸送を中心に、スケジュールに従って運航される。国際航路の場合、一つの航路に多数の配船をすることになる場合も少なくないので多額の資本投下を要し、大企業でないと維持できない場合が少なくない。また、海運同盟とよばれる国際カルテルがしばしば存在する。これに対し、不定期船は、船1隻でもあれば営業可能である。石炭や穀物など大量貨物を時期に応じて、また地域に応じて輸送する。この不定期船に関しては、わが国でも開港後まもなく国外へ出ていったものと思われる。南洋に関しては、明治22年に

日本汽船会社¹⁾の第一丸が米穀積取りのためラングーンへ向かっている[神戸海運業組合 1923: 86]。三井物産は、明治7年より三池炭の輸出のため船舶に手を染めていたが、明治24年5月にシンガポールに支店を設け、石炭輸送を本格化させている[三井船舶 1958: 42]。日本郵船は、明治18年10月、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併して開業するが、開業後6,7年の間に、香港よりサイゴン、バンコクに至るもの、シンガポール、ジャワを経てオーストラリアに至るものなどを試航している。マニラについては、明治23年に臨時配船し、翌24年夏には、尾張丸を使用し、神戸を発し福州、廈門を経てマニラに至る定期航路を開始した[日本郵船 1935: 86-87]。²⁾ また、明治26年11月には、わが国初の遠洋定期航路といわれるボンベイ航路を開始している。シンガポールはこの航路の寄港地となっている[日本郵船 1956: 44]。

日清戦争後、明治29年には、日本郵船は、欧州航路、北米航路、濠州航路を開始している。欧州航路はシンガポールを、濠州航路はマニラを寄港地とするものになっていく。これらの航路は逓信省命令航路であった。

大阪商船は明治17年の設立であるが、日清戦争前においては国内航路中心であり、海外航路は朝鮮のみであった。したがって、明治の初年以來大規模な政府の援助を受けた三菱会社のあとを受け、国策会社として存立した日本郵船とは、定期船会社といっても比べものにならない存在であった。今日の航空界に

1) これはのちの久原系の日本汽船とは異なる。神戸海運業組合[1923: 304]参照。

2) 神戸海運業組合[1923: 66]によれば、明治24年台湾・廈門・マニラ航路開始となっており、さらに明治26年神戸・マニラ間航路開始となっている。日本郵船[1921: 26]によれば、やはり明治26年神戸・マニラ航路開始となっている。明治24年に福州、廈門を経るマニラ航路を開始したが、これを改変し、新たに26年に神戸・マニラ航路を開始したものかと想像される。

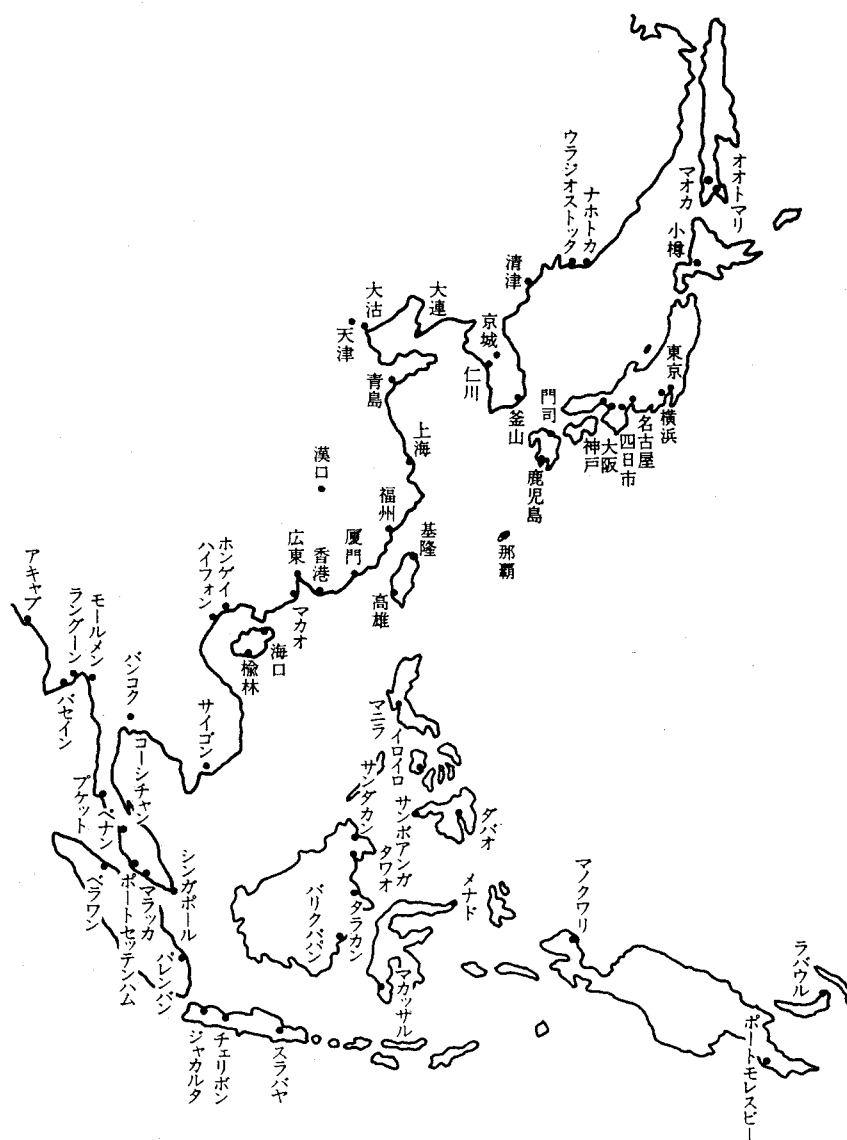


図1 東洋および南洋*

* 出所：『大阪商船株式会社七十五年史』「航路編」（草案）p. 46.

領有するところとなった。翌29年2月、大阪商船は内地・台湾間航路の下命を台湾総督府に請願し、大阪・台湾線について受命し、5月より開始した。翌年から、内地・台湾間の命令航路に関しては日本郵船とわけ合ったが、台湾沿岸命令航路を独占し、さらに32年以後、台湾と南清を結ぶ命令航路をも独占する。特に後者は、総督府の対岸（南清）政策を受けたもので、香港の英系ダグラス汽船を台湾から排除するに至る。台湾総督府は大阪商船を政策の実行機関としたものであり、また、大阪商船は台湾をその後の飛躍の土台としたのである [片山 1981]。

あてはめれば、日本郵船は日本航空に、大阪商船は全日本航空にあたるといってよいであろう。全日空は、国内旅客の増大によって世界有数の航空会社になることが可能であった。しかし、大阪商船は、当時、鉄道の発展により、旅客、貨物ともにその伸びは期待できなかったのである。新たな市場が近海に求められた。すなわち台湾、中国である。

日清戦争の結果、明治28年台湾はわが国の

III 日清戦争後の南洋航路視察

1. 柴原讓吉の南洋インド航路視察

台湾の領有は、わが国における南方への関心をかきたてた。明治31年台湾総督となった児玉源太郎および民政長官の後藤新平は、南進策の実行に腐心した。大阪商船の南方への関心も、このような総督府の意向に刺激されたであろうと推測される。しかし、運輸課助役柴原讓吉による第1回の南洋視察は、通信

省のさそいに応じたものである。次に、復命書の目次をかかげよう。

南洋印度航路視察復命書目次

- 第一章 視察区域
- 第二章 非列賓島
 - 一 位置、二 歴史、三 気候、
 - 四 人種、五 港湾、六 産業
- 第三章 麻尼刺
 - 一 位置、二 港湾、三 交通、
 - 四 貿易、五 運輸景況、
 - 六 荷役及費用
- 第四章 暹羅国
 - 一 位置、二 政治及人種、三 気候、
 - 四 港湾、五 産業
- 第五章 盤谷
 - 一 位置、二 港湾、三 交通、
 - 四 貿易、五 運輸景況、
 - 六 荷役及費用、七 通貨度量衡
- 第六章 馬來半島
- 第七章 英国海峡殖民地
- 第八章 英国保護馬來州
- 第九章 暹羅領馬來州
- 第十章 新嘉坡
 - 一 位置、二 港湾、三 交通、
 - 四 貿易、五 運輸景況、
 - 六 荷役及費用
- 第十一章 爪哇
 - 一 位置及気候、二 政治及人種、
 - 三 産業、四 貿易、五 港湾及交通、
 - 六 運輸景況及荷役
- 第十二章 スマトラ
 - 一 位置、二 港湾及交通、
 - 三 産業及貿易
- 第十三章 ボルネオ
- 第十四章 英領北ボルネオ
 - 一 位置、二 産業及貿易、
 - 三 港湾及交通
- 第十五章 蘭領ボルネオ
- 第十六章 緬甸

- 一 位置、二 人種及人口、三 気候、
- 四 産業、五 貿易、六 港湾、
- 七 各港貿易品出入ノ有様

第十七章 ラングーン

- 一 位置、二 交通、三 運輸景況、
- 四 荷役及費用、五 度量衡

第十八章 印度

第十九章 ベンゴール部（カルカッタ）

- 一 位置、二 産業及貿易、
- 三 港湾及交通、四 運輸景況、
- 五 荷役及費用

第二十章 ボンベ

- 一 位置、二 産業及貿易、
- 三 港湾及交通、四 運輸景況、
- 五 荷役及費用

第二十一章 マドラス部

第二十二章 ジンド部

第二十三章 錫蘭島 (終)

柴原の復命書に大阪商船社長中橋徳五郎は序をよせ、この視察の行われた事情について次のように述べている [柴原 1901]。

明治三十三年孟春通信省参事官内田嘉吉君官命ヲ奉シ南清印度濠州各航路視察ノ途ニ上ラルハニ方リ本社々員ヲ同行セシムルノ希望アラハ適任者ヲ撰抜派遣スヘキ旨ヲ伝ヘラル本社夙ニ南洋ニ向ッテ我航路ヲ拡張スルノ計画アリ依テ運輸課助役柴原讓吉君ヲ撰ビ同参事官ニ同行セシムルコトヲシタリ一行ハ三十三年四月本邦ヲ発シ香港新嘉坡ヲ経テ深ク印度ノ内部ニ入り帰途内田参事官ノ一行ハ直ニ濠州ニ渡ラレ柴原君ハジャバ、スマトラ、ボルネオ、マニラノ各地ヲ跋涉シ同年七月ニ至テ本社ニ帰ラル(傍点片山)

ここでは、内田参事官の視察地は濠州であったのに、柴原は南洋に向かっていること、また、大阪商船につとに南洋航路の計画があったと述べられていることが注目になる。なお、中橋徳五郎は、大阪商船歴代の社長の

うち唯一の通信省出身者であった [中橋徳五郎翁伝記編纂会 1944 (上):185]。また、内田嘉吉はのちに通信省管船局長、台湾総督府民政長官、台湾総督となっている [黄 1981: 93, 113]。

柴原の復命書は、第1回ということもあってか、きわめて系統だっている。その後の復命書にも引用されており、南洋航路に関する基本的資料とされたと思われる。仏領インドシナは視察地域となっていないが、その他の南洋に関しては、各国ごとに、その位置、歴史、気候、人種、港湾、産業、さらに主要な都市、港湾の位置、交通、貿易、運輸景況、荷役および費用が述べられている。次に、主要な港湾について、復命書からみられる事実をいくつか摘記しておこう。なお、参考のため、表1に復命書にあらわれる地方・港湾名を、表2に埋程表をかかげる。

<マニラ>

アメリカがフィリピンをスペインから譲り受けたばかりである。日本郵船が濠州航路を寄港させている。そして、これが唯一の国際定期航路であり、他は香港・マニラ間の不定期船が目立つぐらいである。

<バンコク>

シャム湾深く入りこんでいるため、欧州航路の寄港はない。また、メナム河口に三角洲があるが、シャム政府が国防のため浚渫を行わないので、貨物の積みおろしにいちじるしく日々を費やし、香港およびシンガポールからの航路も不定期となっている。この航路にドイツ・ロイドの浸透がはげしい。これはドイツの貿易のためというよりも、純粋の海運収入をめざしたものである。水夫、火夫は中国人、インド人である。

<シンガポール>

東西南洋の結節点である。日本郵船の欧州航路の寄港地であり、三井物産も石炭を輸送してくる。日本のマッチが輸入されているが、

表1 復命書にあげられた主要な地方・港湾

柴 原	河野(A), 有馬(B), 阿部(C)
シャム	
バンコク	
英領海峡植民地	
シンガポール	B, C
マラッカ	
ペナン	B
英国保護マレー州	
ビルマ	
ラングーン その他	B
インド	
カルカッタ	B
マドラス	
ボンベイ	B
カラチ	
セイロン	
フィリピン	
マニラ	
イロイロ, セブ	
ジャワ	A, C
バタビア, チェリボン,	
スマラン, スラバヤ	
スマトラ	
デリー, パダン, エデー	
サラワク	
クーチン	
ブルニー	
ラブアン島	
英領北ボルネオ	
ガヤ, クーダット,	
サンダカン	
蘭領ボルネオ	
ポンチアナック	
バンジャルマシン	
セレベス	
マカッサル	C

注) 下線のある都市は柴原復命書の目次にあらわれているものを示す。また、有馬はサイゴンを、阿部はメナド(セレベス)をあげている。

香港の中国商人の再輸出の形態が多い。

<ジャワ各港>

輸出品は砂糖である。日本製品はマッチが輸入されているが、主として香港、シンガポ

表2 基隆起点各港里程表*
(単位: 哩)

高雄	265	上海	444
		門司	739
福州	151	神戸	982
厦門	226		
汕頭	318	マニラ	1,110
香港	479	サンボアング	1,541
		サンダカン	1,659
ハイフォン	961	マカッサル	2,254
サイゴン	1,484		
シンガポール	1,834	バタビア	2,261
バンコク	2,118	スマラン	2,353
ラングーン	2,980	スラバヤ	2,439
カルカッタ	3,484	ブリスベーン	4,551
ボンベイ	4,269	シドニー	4,976

* 曾汪洋編著『台湾交通史』台湾銀行, 1955, p. 23, により作成。

ールを通じる間接的なものである。蘭領インド内およびシンガポールとの間の航路は政府の命令航路で、オランダ帝国郵便汽船会社(K. P. M.) が航行している。現在ヨーロッパでは、貨物のシンガポール接続の不便を唱え、直通航路の増加の議が盛んであるという。

<サンダカン>

香港・濠州間航路の中央にあたり、マニラとも近いので便利な良港である。植民地が開ければ将来性がある。

<マカッサル>

蘭領群島中、有数の良好な港湾である。

柴原の復命書からわかることは、このころ、日本の東南アジアに対する輸出品としては石炭とマッチぐらいしかないということである。図2からもうかがえるように、このころ

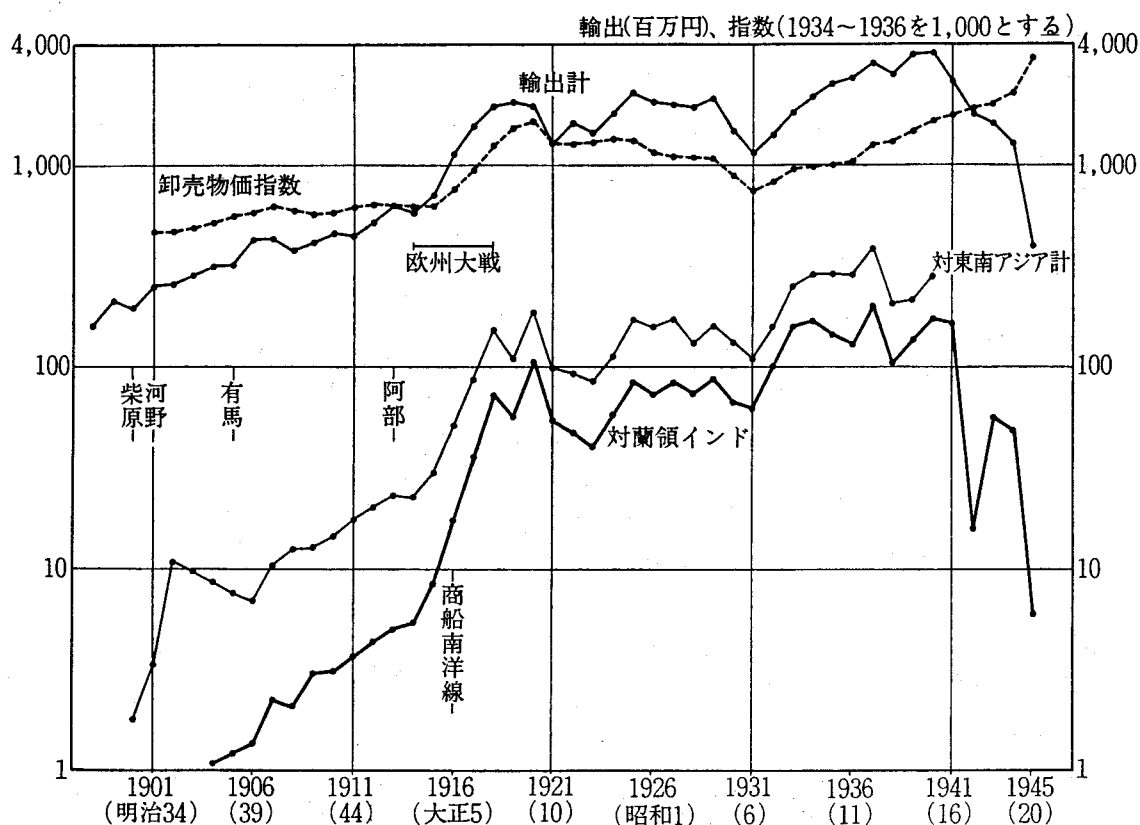


図2 わが国の輸出金額および日銀卸売物価指数*

* 日本銀行統計局『明治以降本邦主要経済統計』1966, および, 山澤逸平; 山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社, 1979, により作成。

は、わが国の輸出において東南アジアの占める比率はのちの時代に比べて低い。また、図3からわかるように、大幅なわが国の輸入超過となっている。さらに、上にわが国のマツチが香港を通じて輸出されていることが指摘されていた。図4、5をみても、この当時、東南アジア諸国に比べて香港の占める比重のいちじるしいことがわかるであろう。

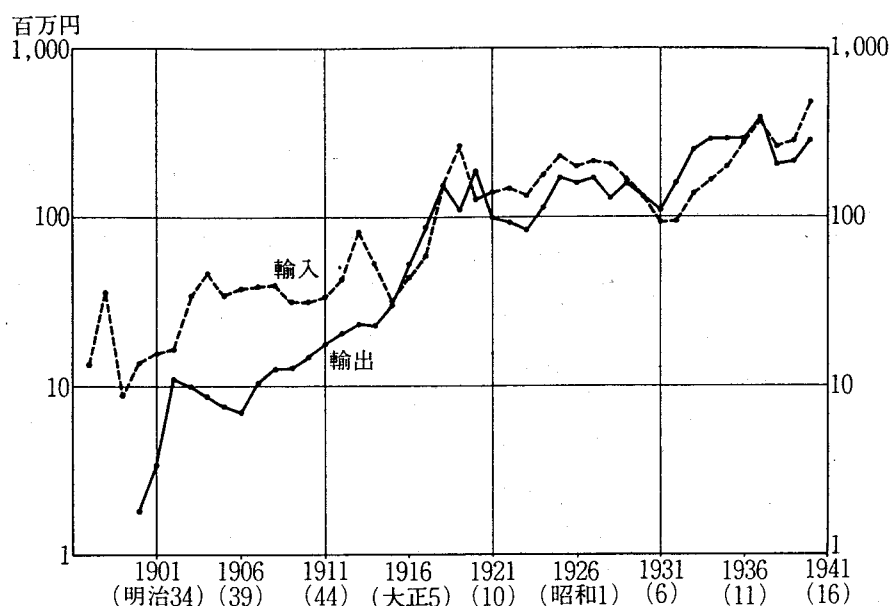


図3 日本の対東南アジア貿易*

* 日本銀行統計局『明治以降本邦主要経済統計』1966, および, 山澤逸平; 山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社, 1979, により作成。

海運における南進の目的を経済的見地からみるなら、わが国の東南アジアとの貿易の助長、あるいは、東南アジアにおける三国間輸送への進出による外貨の獲得であろう。なお、柴原は、帰国後まもなく死亡する。旅行中伝染病にかかったものである。中橋徳五郎は、南洋航路拡張に一大頓挫を来したと、くやみを述べている。

2. 河野文一のジャワ視察と台湾総督府

柴原の復命書は、仏領インドシナをのぞく南洋の各地方における経済事情および海運事情を一般的に述べているもので、具体的な航路の計画を考察したものではない。しかし、次にあらわれた河野文一の爪哇航路視察復命書は、ジャワ航路開設の可能性について具体的に検討している。この視察は明治34年9月から12月にかけて行われているが、あとで述べるように明らかに総督府の意向にもとづいて行われたものと思われる。次に、復命書の目次をかかげておこう。

爪哇航路視察復命書目次

- 第一 南洋出稼人ノ運搬
- 第二 南清ト新嘉坡比南間貨物ノ現況
- 第三 南清各地ト爪哇間ノ旅客
- 第四 爪哇ノ外国貿易額
- 第五 爪哇ニ於ケル輸入品ト各地ノ関係
- 第六 爪哇ニ於ケル輸出品ト各地ノ関係
- 第七 香港ニ砂糖ノ輸出
- 第八 西貢米ノ輸入
- 第九 本邦爪哇間ノ貿易
- 第十 福州爪哇線
- 第十一 香港爪哇線
- 第十二 厦門スラバヤ線
- 第十三 臨時線
- 第十四 神戸爪哇線
- 第十五 結論

附 ブァンダー・キャプレン氏書簡

第一から第九までは考えられる輸送対象の現状を検討しているものである。第十から第十四までは、第九までの輸送対象の現状を前提に、いくつかの航路の可能性を検討したも

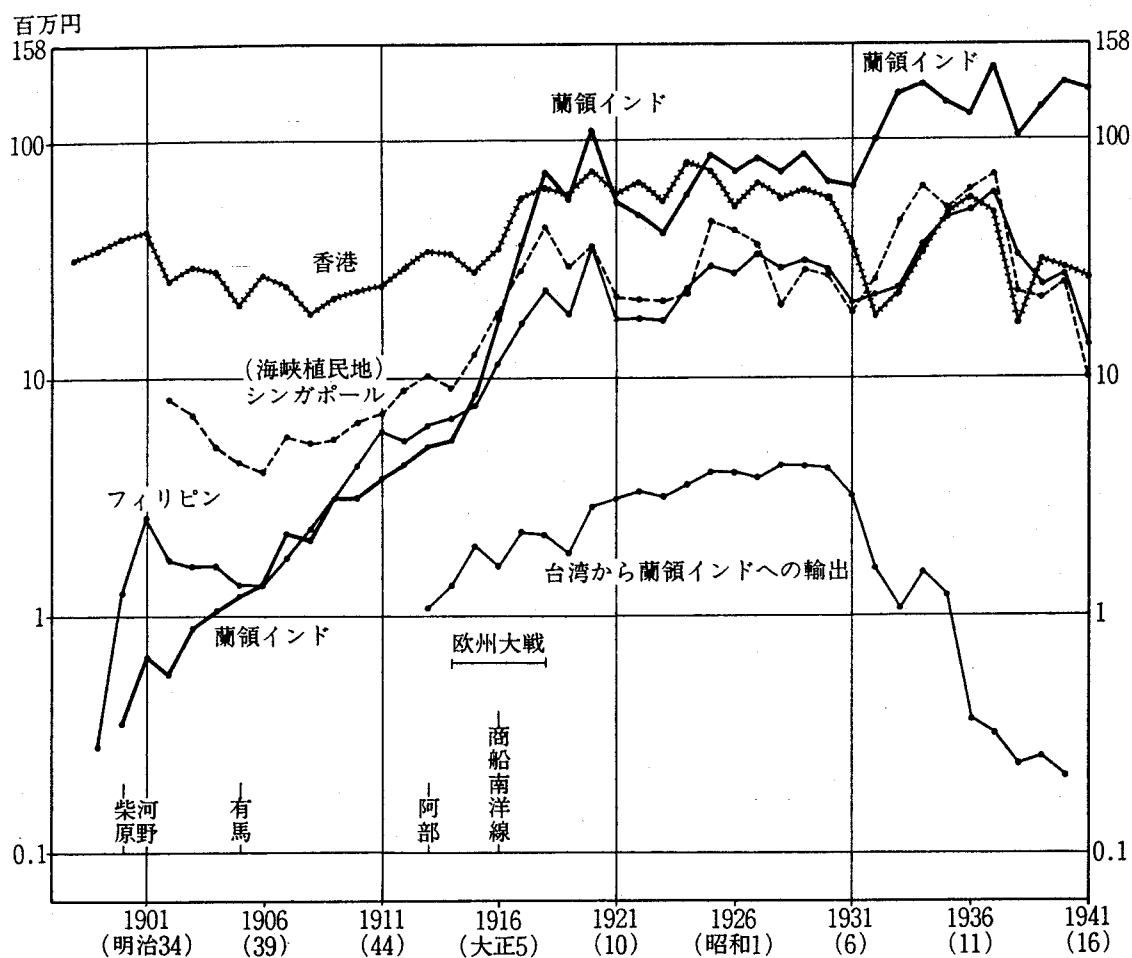


図4 日本の輸出額*

*『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により作成。

のである。河野の見解はきわめて悲観的で、ジャワ線はいかなる起点をとろうとも営業的に見込みなしとされている。台湾起点のジャワ航路は初めから問題にされていない。第十五の結論において河野は、仮に政府の保護によるものとして、次の三つの航路、

第一 本邦爪哇線ヲ香港ニ寄港セシメ名義上、南清トノ接続ヲナスコト(傍点片山)

第二 香港ヨリ新嘉坡ヲ経テ「バタビヤ」ニ至リ復航同処ヨリ新嘉坡ヲ経テ香港ニ帰着ス但シ往航厦門汕頭ニ寄港シ又往復共西貢磐谷ニ寄港スルコトヲ得

第三 香港ヨリ新嘉坡ヲ経テ「バタビヤ」「チェリボン」「サマラン」「スラバヤ」ニ

向ヒ復航「スラバヤ」ヨリ新嘉坡ヲ経テ香港ニ直航ス

を検討し、

第一ノ航路ハ……当社ノ営業ヨリ論スレハ……充分見込立ツヘキモ総督府ノ目的トシテハ余リ有利ナル航路ニハアラサルヘシ
第三ノ航路ハ爪哇南清間ノ交通ヲ達シ総督府ノ希望ニ最モ能ク適合シ補助ヲ要スル額
第二航路ト大差ナシト雖モ将来貿易著シク発達シテ二千噸大ノ船舶ニ絶ヘス相当ノ貨物ヲ供給スル迄ノ進歩ハ覚束ナシト信ス
第二ノ航路ハ南清ト爪哇トノ交通ヲ達スルト同時ニ出稼人運搬西貢米ノ積取等有利ナル事業ヲナス機会アリテ当社之レヲ経営スル

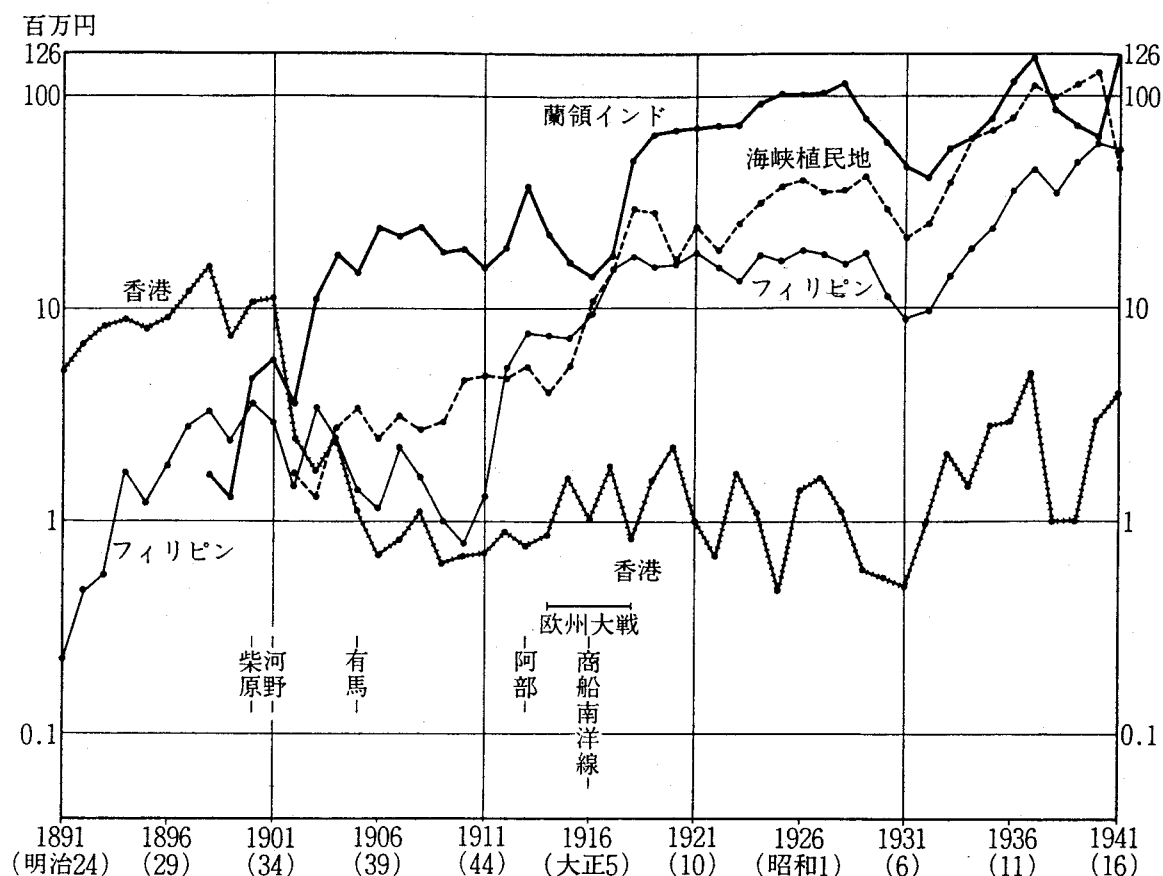


図5 日本の輸入額*

*『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により作成。

ニ及ハ補助金ト相待チ相当ノ収益ヲ挙げ得ヘシト信ス然リト雖モ何レモ營業的定期航路ニアラス他日保護ヲ離レテ独立ニ經營スヘキ迄発達ノ見込アル航路ナリトハ思考セサルナリ (傍点片山)

と結論している [河野 1902: 39-40]。上に傍点をほどこしたところからもわかるように、河野の爪哇航路視察は、台湾総督府の要請に応じて行われたものであることはまちがいない。河野の視察の前年、柴原の視察の直後、北清事変のさ中に厦門事件が起こっている。鶴見祐輔の『後藤新平』に引用されるところによれば、時の台湾総督児玉源太郎は「厦門事件ノ顛末及対岸将来ノ政策」なる覚書の中で、

聞ク所ニ拠レハ、厦門附近ノ紳士ニシテ、

南洋諸島ニ所有スル財産ハ、二億円乃至四億円ナリトイフ。而シテ彼等ハ支那人トシテ外国政庁ノ下ニ非常ノ虐待ヲ蒙リ、非常ノ重税ヲ課セラル、今日ニ在テハ、寧ロ日本帝国臣民ト為リ洋人同様ノ保護ト権利ヲ希望シ居ルモノノ如シ。抑モ南清ハ寒瘠ノ地タリト雖、其形勢本島ト至大ノ関係アリテ、実ニ南清政策ノ策源地タリ。是故ニ南清政策ハ単ニ南清ニ止ラスシテ、又タ南洋ノ政策タリ

と述べている。鶴見は、厦門事件の挫折のため政治的・軍事的進出に望みを失った台湾総督府の対岸方針が、再び経済的經營にたちもどったものとみている [鶴見 1965: 489]。

台湾総督府は当初より台湾を南清、南洋進出の策源地として自負していた。まず、対岸

福建省への進出策が試みられた。大阪商船の南清航路はその一つの例である。ところで、南清からは、厦門、汕頭、香港を通じて年間20万人をこえる出稼人が南洋へ向かっていた[柴原 1901: 61-62]。そこで、台湾総督府の南洋進出の政策の論理は次のようなものであったと考えられる。すなわち、日本は台湾を策源地として福建に進出する。福建省からは南洋に多数の出稼人が行っている。³⁾ 福建に進出した日本は、南洋の福建出身者と連携を強めることによって、日本の南洋進出を容易にすることができる。

南清とジャワを結ぶ定期航路は、以上の論理にもとづいて児玉、後藤の台湾総督府によって構想されたとみることができる。台湾銀行もまた、南洋における華僑との取引を強めるために努力するが、同様の背景をもっていた[台湾銀行 1939: 258-259]。もっとも、河野は、大阪商船の定期航路による出稼人の輸送の可能性について否定的である。理由は、時期的に量の波動がはげしく定期船に適さないこと、出稼の船客を集めるには有力な換手人(乗客問屋)が必要であり、飛入りの営業は容易でないこと、ジャワの中国人はいわゆる出稼人でなく、商人として定住しており、南清間との往来は量的に少ないこと、などである。

次に興味あることは、河野復命書の附言には、バタビアの李興廉氏より台湾銀行の藤堂大蔵氏に書を送り、セレベスのキャプレン氏のジャワ航路に関する意見書を加封してきた

3) 蘭領インドにおける1930年の国勢調査によれば、ジャワおよびマドゥラの華僑人口は582,431人で、そのうち福建人は379,611人である。すなわち、65.18%は福建人である。外領においては華僑人口607,583人、うち福建人175,370人、比率は28.86%である。蘭印全体の華僑人口は1,233,214人、うち福建人554,981人で比率は45%となる。なお、ジャワ華僑の職業人口では、約60%が商業従事者であった[大蔵省管理局 1948: 10-11]。

こと、李氏へは愛久沢氏より回答あるはずであるという意味のことが書かれていることである。愛久沢といえば、マレーでゴム園を経営した三五公司の愛久沢直哉が著名である[矢野 1975: 105-106]。愛久沢直哉は、日本郵船を経て台湾総督府の嘱託となっている。愛久沢直哉は明治33年、後藤新平の命を受けて、台湾総督府の対岸経営を担当し、その実行機関である三五公司の首脳者となったのである[鶴見 1965: 489-491]。したがって、河野復命書の附言にあらわれる愛久沢は、愛久沢直哉であるにちがいない。とすれば、大阪商船のジャワ航路の具体的な検討は愛久沢の要請によったものかと思われる。また、上に李興廉という華僑とおぼしき人、セレベスの西欧人実業家とおぼしきキャプレンなる人、台湾銀行の藤堂大蔵の名前があがっているところをみると、総督府の南洋研究の根の浅くないことがうかがわれる。のちの王子製紙社長高島菊次郎が大阪商船の淡水出張所長をしていた時、愛久沢は中橋社長に高島の割愛を懇望したといわれる[高島 1959: 8]。このことも、愛久沢と大阪商船の関係の深いことをうかがわせるものである。

IV 南洋線開設の障害

1. 営業上の問題

以上のような総督府の熱心さにもかかわらず、この時ジャワ線は実現していない。この理由としては、河野自身が述べているように、第1に営業上の問題があるであろう。まず、清国南部よりシンガポール、ペナンに向かう南洋出稼人は、1900年において20万人をこえ、絶好の輸送対象であるが、先に述べたごとく英系をふくむ香港船主の金城湯池とするところであった。次に、貨物としては、サイゴン米のジャワへの輸入、ジャワ糖の香港への輸出が大量のものであった。いうまでもなく、香

港には、怡和洋行(ジャーディン・マセソン)および太古洋行(バタフィールド・アンド・スワイヤ)が製糖場を設けていた。そこで、ジャワに深く根をおろす建源(黄仲涵)などは、太古、怡和の所有する船舶を賃借りし、香港からの往航において南洋出稼人を輸送し、あるいはサイゴン米を積み取り、復航ジャワ糖を香港へ輸送し太古、怡和両社に供給した。もとより、海運においては、往航復航とも十分の輸送対象のあることが理想であり、このいわゆるジャバ・トレードは、まさに、その理想をめざしたものであった。南洋出稼人に関し、良き換手人を得ることの困難な日本船主として、この理想を実現し競争力をもつことは困難であった。もう一つ、日本もこのころジャワ糖の輸入を始めていたが、これには

三井物産の船舶が従事していた。三井物産は、往航、九州炭をシンガポール、ジャワへ輸送し、復航ジャワ糖を積み取り、日本製糖、大阪製糖へ供給していたのである。いずれにしても、以上のものは不定期船向きのものであり、台湾総督府が当然願ったところの定期航路向きのものではなかった。次に、香港・シンガポール間には定期、不定期をとわず、多数の船舶が航行し、すでに競争にははげしいものがあった。シンガポール・ジャワ間においては、蘭領インドの海運を担当する K. P. M., フランスの M. M. (仏国郵船), 海峡汽船, その他中国系の船舶など多数が往来していた。日本・ジャワ間においては、先に述べた三井の扱う石炭、砂糖のほか、ほとんどめぼしいものはなかった。日本からの輸出品では、ほ

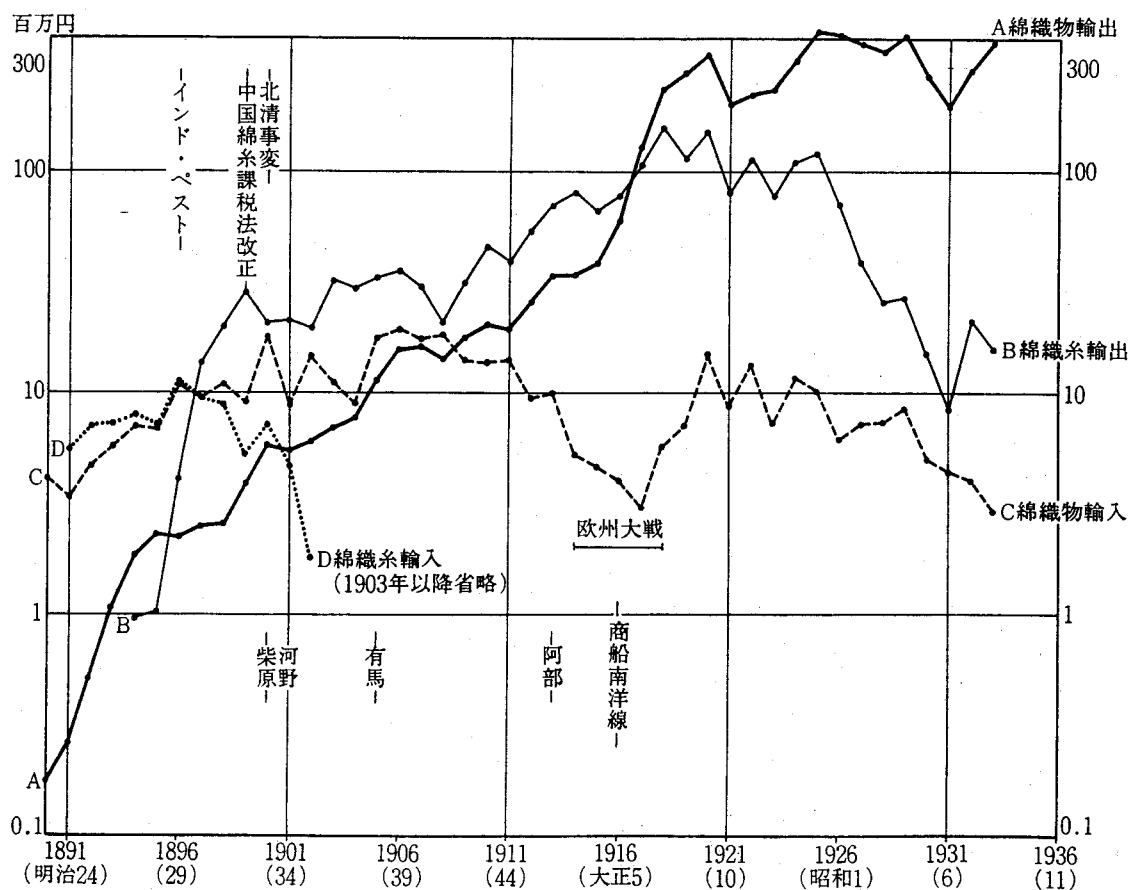


図6 日本の綿糸、綿織物貿易*

*『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により作成。

かにマッチがあったが、定期船の主体貨物にはとうていなれなかった。ジャワのマッチ輸入額は1898年において約250万ギルダーであり、先に述べたように、シンガポール、香港を通じて日本製も入っていたが、スウェーデン製におされ気味であった[柴原 1901: 76]。

明治以降、太平洋戦争前において、わが国の主要輸出品としては、まず、生糸、絹織物があげられる。この市場は主としてアメリカ合衆国であった。綿織糸は、当初大幅な輸入超過であったが、日清戦争の結果、朝鮮、中国市場へ急激に浸透し、明治30年には輸出超過となる(図6参照)。日本海運の朝鮮、中国航路への進出がこれにともなっていたことはいうまでもない[加地 1951: 79]。綿織物の輸出も順調にのびてはいるが、河野のジャワ視察のころはまだ大幅な輸入超過であり、輸出超過になるのは明治もおしつまって42年のことである。ところで、ジャワにおいて最大の輸入品は、綿織物であり、金額約3,000万ギルダー、うちオランダより45%、イギリスより40%、シンガポールより10%となっている[柴原 1901: 75]。綿糸は約300万ギルダーで綿織物の10分の1である。うちシンガポールより50%、オランダ、イギリスより25%ずつとなっている。結局のところ、当時ジャワにおいては製造業は未発達であり、急成長していた日本綿糸に対する需要は少なかったとみてよいであろう。柴原は

爪哇ノ富ハ一ニ土壤ノ豊饒ヨリ生スルモノト云フ可ク地味ハ頗ル茶、砂糖、珈琲、洋藍ニ適シ米ノ如キハ毫モ肥料ヲ施サスト云フ然レドモ製造業ニ至リテハ国民ノ生計平易質素ナルヨリ自然其必要ヲ感スル薄キト共ニ製造術ニ関スル智識発達セス唯土民日用ノ股引(サルン)ノ染方ヲ知ルノミと述べている[同上文書: 74]。また、日本の綿織物は、豊田織機による小幅物などが朝鮮、満州に出ていたが、競争力強化は日露戦争を

またねばならなかった[林 1967]。さらに、綿織物に関しては、本国たるオランダ、全盛期にあるイギリスのジャワ市場把握の強力さは当然であると推測される。

2. 台湾総督府航路補助の削減

以上のごとく、営業上からみれば、大阪商船がジャワへの定期航路を開くのはかなり困難であったと思われる。しかし、河野自身第2の航路に関し、政府の補助金10万円が与えられれば可能であると述べている。さらに、条件は異なっているであろうが、河野復命書の出されたすぐあとに、オランダ側は、補助を与えて、J. C. J. L. のジャワ・日本線を開始している。したがって、台湾総督府が、長く補助を継続する覚悟であたれば不可能ではなかったと思われる。蘭領インド政府と異なり、台湾総督府はこの時点では、ジャワ航路開設を決断できなかった。注目されるのは、表3にみられるごとく、台湾総督府の航路補助総額が、明治33、34年と80万円であったものが、35年に64万円に減っていることである。これは、明治35年2月の衆議院予算委員会において台湾総督府航路補助予算についてかなりもめ、後藤長官の病欠欠席もあってか、政府委員の答弁不十分ということで、2割減額の動議が可決されたからである[吉開 1941: 37-38]。第1次桂内閣のころである。⁴⁾ 36年度、37年度も減額のままであった。したがって、予算面からもジャワ航路の新設は困難があったと思われる。なお、表3の35年度予算は、減額の結果組み替えられたものであるが、若干補足的に説明しておこう。まず、日本郵船の基隆・神戸線のほかはすべて大阪商船の

4) 航路補助案がもめることは、これが初めてのことでない。明治33年2月の帝国議会においても、大阪商船の申請した中国北部への航路、すなわち、神戸・牛莊線などへの補助が星亨の強硬な反対によってつぶされている[大阪商船 1934: 259]。

線である。すなわち、台湾総督府の航路補助のうち大阪商船に与えられたものは、34年度において93.7%、35年度において90.7%であった。35年度の予算の減額の結果、台湾・内地間航路が整理され、補助が大きく減っている。沿岸線は若干増大している。台湾・中国間航路補助は安平・香港線をのぞいて減額されているが、新たに厦門・内湾線が設けられた。淡水・香港線および安平・香港線は台湾と南清を直接結ぶ航路で

あり、このころにはほぼダグラスの排除に成功していた[台湾総督府交通局通信部 1930: 5]。香港・福州線は南清沿岸におけるダグラスの線に対する挑戦であった。福州・三都澳線および福州・興化線は福州近海の航路で、香港・福州線の培養線である。厦門・内湾線も同じ目的で新設されている。台湾総督府はダグラスを台湾から追うのみでなく、南清沿岸からも追い、さらには潰滅させることを企図していたのである[吉開 1941: 290-299]。南洋線進出はならなかったが、予算削減にもかかわらず厦門・内湾線が新設されたことは、南清においては未だその進出意図は消極化していないことのあらわれであろう。

3. オランダの J. C. J. L. 設立

次に、先に述べたごとく、河野の復命書の出された直後、J. C. J. L. がジャワ・日本線

表3 明治35年度台湾総督府航路補助予算*

款	補 助 費	35年度予算額	前年度予算額	比較増減
項	航 海 費 補 助	640,000円	800,000円	△160,000円
第1目	台湾内地間航路補助	243,279	394,213	△150,934
	基隆神戸線(郵船)	59,208	50,350	8,858
	基隆神戸線(商船)	59,207	84,480	△25,273
	打狗横浜線	124,864	—	124,864
	宇品經過基隆神戸線	—	191,183	△191,183
	沖繩經過打狗神戸線	—	68,200	△68,200
第2目	台湾沿岸航路補助	148,825	131,687	17,138
	沿岸線	143,825	126,687	17,138
	淡水塗葛窟線	5,000	5,000	—
第3目	台湾支那間航路補助	247,896	274,100	△26,204
	淡水香港線	93,937	110,700	△16,763
	安平香港線	61,028	60,000	1,028
	香港福州線	52,353	64,970	△12,617
	福州三都澳線	11,700	18,120	△6,420
	福州興化線	13,942	20,310	△6,368
	厦門内湾線	14,936	—	14,936

* 出所：吉開右志太『台湾海運史』台湾海務協会，1941，pp. 38-39.

を開始している。このことが、大阪商船の南洋線進出の意欲に影響したのではないかとと思われる。すなわち、オランダ側に先手をとられたのである。

当時オランダ海運はイギリス海運に対し失地回復の意気にもえていた。1870年ネーデルランド汽船が、1883年にはロイヤル・ロッテルダム・ロイドが設立され、これらが欧州とジャワの間の航路を担当する。しかし、蘭印水域では、シンガポールを拠点とするイギリス海運の優位が続いていた。これに対抗するため、N. H. M. (ネーデルランド商会) の提唱のもとに上記2社の参加を得て、1888年 K. P. M. が設立され、蘭印において13の命令航路を経営した。河野復命書によれば、当時 K. P. M. の所有船舶は37隻、総トン数48,225トンとなっている。明治36年末において大阪商船の所有船舶は、81隻、66,429トンであった[大阪

商船 1934: 393]。総トン数においては大阪商船が上まわっているが、1隻の平均トン数は、大阪商船が820トンに対し、K. P. M. は1,303トンで、これに関してはK. P. M. が上まわっている。台湾総督府ならびに大阪商船が南洋に関心を強めていたころ、蘭領インド政府側も極東航路に関心を強め、ネーデルラント汽船、ロイヤル・ロッテルダム・ロイド、K. P. M., N. H. M. を主要メンバーとする中国委員会が結成され、1902年（明治35年）9月 J. C. J. L. の発足となったのである。海運業に対しオランダ政府が低利貸付を行なった最初の例といわれる。重役の任命は蘭印政府の許可制であり、国策会社であった。⁵⁾

J. C. J. L. の航路および寄港地は次のようなものであった [吉開 1941: 368-369]。

甲 ジャワ・日本線

(イ) 往航 バタビア(起点), チェリボン, スマラン, スラバヤ, マカッサル, 香港, 神戸(終点), 横浜(時々)
復航 門司(または三池), 香港, マントック(パンカ島), タンジョンパンダン(ピリトン島)

(ロ) 航海度数 4週1回, 年13回

(ハ) 航海日数 (バタビア発, 同地帰着まで) 68日

往航 (スラバヤ発, 神戸着まで) 25日ないし28日

復航 (神戸発, スラバヤ着まで) 40日ないし37日

(ニ) 使用船舶 3隻, ほかに臨時船1, 2隻

乙 ジャワ・中国線

(イ) 往航 スラバヤ(起点), スマラン, チェリボン, バタビア(時々パンカ島およびピリトン島に寄港), 香港, 厦門, 上海, 門司または三池(終点)

5) 以上のオランダ海運に関する事項は、加地 [1943], 日本海事振興会 [1943], 日本郵船 [1959: 219-269] によった。

復航 門司または三池, 厦門, 香港, パンカ島, ピリトン島, バタビア, チェリボン, スマラン

丙 ジャワ・香港線(自由航路)

(イ) 起点 スラバヤ, 終点 香港

寄港地 マカッサル, サイゴン

J. C. J. L. の航路を河野の想定した航路と比較すると、J. C. J. L. の航路ではシンガポールが寄港地となっていないことに気づく。逆に、河野はなぜ、シンガポールを寄港地とする航路を想定したのであろうか。一つには、南清・シンガポール間の南洋出稼人輸送、また、九州炭のシンガポール輸送が河野のジャワ線の構想の柱となっていたからであろう。もう一つは、ジャワ・シンガポール間の輸送をめざしていたからであろう。ジャワ・シンガポール間には K. P. M. が航路をもっていたから、オランダ側としては J. C. J. L. がこれに参入する必要はないわけである。もちろん、河野復命書が大阪商船社内の唯一の考え方ではなかったであろう。次に紹介する復命書の著者有馬も、「ジャワ航路に愚見を開陳したることあり」と述べている。

この J. C. J. L. のジャワ・日本線の開設について大阪商船側がどのような感想をいだいたかを物語る資料はない。しかし、大阪商船にとって競争上不利であったのではないかと思われるのは船舶である。J. C. J. L. はジャワ・中国線、ジャワ・日本線のため、4,000ないし5,000トンクラスの船舶を8隻使用している [同上書: 369]。明治36年末において、大阪商船の所有する船舶で、総トン2,000トンをこえるものは10隻しかなく、それらは当時、大阪商船が全力をそそいでいた台湾航路、揚子江航路へ配船されている。内台航路に投入されていた大阪商船にとって最大の船舶である台中丸、台南丸も3,300トンクラスでしかないのである [大阪商船 1934: 389]。公平にみて、当時の大阪商船は、やっと国際航

路に進出したばかりであり、朝鮮、台湾、中国航路の整備に手一杯であり、南洋線進出は経営的にも危険が大きすぎたとみてよい。

V 日露戦争後の南洋航路視察

1. 有馬唯一のインド航路視察

明治 37, 8 年の日露戦争にあたっては、大阪商船の船舶も大半は御用船として戦争に従事した [同上書: 68]。バルティック艦隊も潰滅し、講和をひかえた明治 38 年 7 月 25 日、大阪商船香港支店長の有馬唯一が、海峡地を経てインドへの視察の旅に立ち、講和条約の調印も終わった 9 月 26 日に帰着している。調査対象は、サイゴン、シンガポール、ペナン、ラングーン、カルカッタ、ボンベイで、航路新設の可能性が検討されている。バンコク、ジャワはのぞかれている。ジャワがのぞかれているのは戦前、河野の調査があるからである [有馬 1905: 口ノ 1]。むしろ、航路について、まず、ジャワが単独に検討されたという事実注意到注意を払うべきであろう。以下、有馬の各航路に対する所見の結論をまとめておこう。

<ボンベイ・日本間>

P & O その他の欧州船と日本郵船の海運同盟があり、これに加入し、さらに日本紡績連合会との協約をなさなければ実行困難である。

<ベンガル湾における諸航路>

カルカッタ・海峡地・香港間は、Apcar と Indochina の連合線がきわめて強力で、その範囲は侵しがたい。インド沿岸、ビルマ・海峡地間、ビルマ・海峡地・香港・中国間は B. I. (英領インド汽船) の独占であるが、きわめて不評判で進入できる見込みがある。

<シンガポールからジャワあるいはバンコクあるいはベトナムへの線>

オランダ、独、仏、華僑系の定期船、不

定期船があり、見込みなし。

<香港・サイゴン間>

サイゴン米中心で定期航路の見込みなし。

<ラングーン・日本間>

現在定期航路がないが、ラングーン米を中心として臨時船、あるいは準定期化の可能性はある。

<ラングーン・海峡地・香港・中国間>

この間の貿易はほとんど中国人によって行われている。絶えず多少の入出貨があり、定期航路に適する。B. I. が現在独占しており、ダグラスの比でない大敵であるが、中国人商人の歓心を得れば、この間の航海権を奪うことは至難でないであろう。

<中国 (厦門、汕頭)・香港と海峡地間>

競争がはげしく低運賃であるが、中国人労働者の旅客の収集ができれば有利である。

<ペナン・マドラス間>

貨物およびインド人労働者の輸送が多量であるが、日本との関係が少なく、かつ遠隔の地区であるので、当分実行は見合せ、しばらく記憶にとどめるべきである。

有馬の視察は、一見、政治的ふくみはなく日露戦争後の飛躍に備えた純経営上のものと思われる。しかし、台湾の対岸である厦門、汕頭との関係には常に注意が払われている。検討されている航路のほとんどが、日本と直接、関係をもたない三国間航路であることは一つの特徴である。図 2 にみるごとく、明治 35 年から 39 年にかけて日本の東南アジア輸出はかなり大きく後退している。したがって、日本の輸出を背景に東南アジアへの航路進出を期待するのは困難な状況である。自国の貨物をあてにしない三国間航路こそ、その海運企業の強さを示すものといえる。ここに大阪商船の発展のための野心がうかがえるのである。また、これは当然ヨーロッパの海運に対

する挑戦でもある。特に有馬の B. I. に対する見方は興味深い。B. I. は 1862 年インド政府とインドおよびペルシア沿岸航路契約を結び、インド中心の航路に独占的ともいうべき地位をきづいていた[日本海事振興会 1943: 62-65]。有馬は「何レノ航路ニテモ B. I. 船ノ土人待遇残酷ナレバ印度人ノ不平甚シク常ニ敵意アルモノノ如シ」と述べ、日本船進出の可能性の根拠としている[有馬 1905: 166]。

有馬が有望としたのは、ラングーンを中心とした航路であったが、その後実現をみていない。三国間航路、特にヨーロッパの植民地である地域のそれは、欧州大戦中に一時的に可能なものであった。

以上のごとく、日露戦争後も、南洋への定期航路の開設はならなかった。しかし、営業報告書によれば、明治40年下期にはジャワへ砂糖積取りに配船している。同期にラングーン、カルカッタへも航行しているが、これは成績不良であった[大阪商船 1934: 293]。41年上期、下期にも主としてジャワ糖の積取りのため南洋へ配船している。42年には記録がないが、43年下期にはサイゴン、ジャワに臨時船を配している。図5によってもわかるとおり、このころ蘭領インドよりの輸入は高い水準に達している。その後しばらく営業報告書に南洋の記事はみられないが、図2にみられるとおり、日本の東南アジアへの輸出はしだいにのびている。これは日露戦争後の経済発展を背景とするものである。

さて、日本郵船の動きにもここで若干ふれておこう。日本郵船は明治39年5月、香港・バンコク航路を開始した。アジアにおける三国間航路をめざすものであったが、ここにはすでに北ドイツ・ロイドが存在し、猛烈な競争となり、41年に日本郵船は撤退している[日本郵船 1935: 233-234]。明治44年9月にはカルカッタ航路を開始した。神戸を起点とし、門司、香港、シンガポール、ペナン、ラング

ーンを経てカルカッタに至る航路で汽船5隻を使用した。在来の B. I., Apcar, Indochina との妥協はならず競争が開始されたが、日本郵船はそれに耐えている[日本郵船貨物課 1932: 197-202]。

2. 南洋郵船組の設立

明治43年には、竹越與三郎の『南国記』が刊行され、大きな反響をよんだ[矢野 1979: 47]。それかあらぬか、翌44年通信省は南洋航路の開始を計画した。すなわち、通信省は、近海航路の補助金を整理し、それによって得た剰余金を以て各船主に南洋航路の経営を募ったのである。結局、緒明圭造、原田十次郎、板谷宮吉の船主が応じ、合資会社南洋郵船が設立された。補助金は、明治45年度7万5,000円、大正2年、3年度は各15万円、4年度は7万5,000円であった。航路に関する命令は、往航 神戸、門司、基隆、香港、シンガポール、バタビア、スマラン、スラバヤ、復航 スラバヤ、香港、神戸であった。使用船は北都丸(3,282総トン)、旅順丸(4,805総トン)、萬里丸(3,231総トン)の3隻であった。第1船は、萬里丸で大正元年10月22日、雑貨1,200トンとシンガポール行き石炭を満載し、神戸を出帆した[神戸海運業組合 1923: 208-212]。

南洋郵船組が発足したのは、日本の蘭印への輸出が順調にのびていたこと、通信省の補助が与えられたことがあるが、さらに、当時わが国で船腹過剰が問題になり、船舶の運用先が求められていたことも一因である。日露戦争期にわが国の船舶量は増大するが、42、3年ごろ社外船主⁶⁾により盛んに船舶輸入が行われ、船腹過剰を激化させたのである。というのは、明治44年にわが国の関税自主権が完全に回復され、船舶輸入税があがることを

6) 海運においては、日本郵船、大阪商船を社船とよび、他の不定期航路船を社外船とよぶ慣習があった[神戸海運業組合 1923: 79]。

見越して外国船の輸入が行われたのである[畝川 1927: 365]。

この南洋航路に関しては、逓信省は初め日本郵船および大阪商船に勧めたが、両社は引き受けなかった。補助額の点で折合いがつかなかったのである[同上書: 712; 吉開 1941: 340]。

初期において、南洋郵船組の船舶は、日本より雑貨、石炭を積み、さらに基隆で包種茶を積み、シンガポールで石炭をおろし、ジャワに至り、ジャワで砂糖を積んで帰航するものであった。南洋郵船組は、わが国初のジャワ航路開設の栄誉を担っており、のちには大阪商船などと協力して J. C. J. L. と対抗している。しかし、発足そのものは、上に述べたごとく難産であり、初期においては J. C. J. L. に対等の戦いを挑むほどの力量に欠けていた。元日蘭商業新聞の金子光邦は、回顧談として、「大正二年には日本と東印度間に南洋郵船会社のバンリ、旅順、北^マ斗の諸ボロ汽船が就船するに至り、日本人の東印度に関する認識はいやが上にも昂揚されたが、何分日本とスラバヤの間の定期が四十五日とは恐れいった遅足なものだ」と述べている[金子 1940: 261]。発足まもないころの批評では、南洋郵船の欠点は、船体が古いこと、職員が日本沿岸航路に従事していたもので経験に不足すること、経営方式が砂糖積取り中心で、一般商人の需要に応じないことであった[清水 1914]。これは、結局、経験の深い社船が引き受けず、船腹過剰に悩んでいた社外船主たちが逓信省の要請のもとにかなり無理をして引き受け、組織に問題が出たのである。したがって、開業後も他会社の営業に影響するほどの力はなく、その結果、諸外国の会社も南洋郵船の存在について何ら注意を払わない状態であった[同上文書]。

大阪商船は日露戦争中、明治38年1月旅順開城とともに大阪・大連線を開設し、39年4月

逓信省の命令航路の指定を受け大連航路を掌握し[大阪商船 1934: 243-244; 浅原 1978: 81-82]、42年7月香港・タコマ線を開設し北米航路に進出した。翌年1月にはこれも逓信省の命令航路となっている[大阪商船 1934: 308-312]。かくして、大阪商船は遠洋航路をも担当する隆々たる定期船会社へと成長し、わずかな補助しか与えられない南洋線はあまり魅力のないものであったかと思われる。しかし、大正元年下期以降、南洋への臨時船の配船が每期行われている。有馬の調査以来懸案となっていたボンベイ航路も、明治44年から計画され、大正2年1月には国際海運カルテルであるボンベイ同盟に加入し、神戸・ボンベイ線を開始した。寄港地は、香港、シンガポール、ポートスウェッテンハム、ペナン、コロomboであった[同上書: 293-297]。同年再びジャワ航路の視察が行われている。

3. 阿部萬平のジャワ航路視察

大正2年4月14日、大阪商船運輸課員阿部萬平は大阪を立ち、ジャワ航路視察に赴き、7月7日神戸に帰着している。復命書の目次のうち章名だけを次にかかげよう。

- 第一章 爪哇ノ外国貿易
- 第二章 爪哇ノ海運
- 第三章 新嘉坡ノ外国貿易
- 第四章 新嘉坡ノ海運
- 第五章 南洋航路問題
- 第六章 爪哇各港誌

もともとジャワへの貨客輸送はシンガポールでの接続が多く、明治末期から定着し始めた日本人商人[矢野 1977]の場合も、日本から商品を仕入れる場合、日本郵船やその他の会社の欧州航路あるいはボンベイ航路の船舶に商品を搭載し、シンガポールで接続輸送するものが多かった[阿部 1913: 72]。ところで、シンガポールを中心とする海運は、イギリス、オランダ、および新興ドイツなどに

よる海運同盟が強力で、わが国の船舶が入りこむことはきわめて困難であった [大阪商船 1934: 282]。また、ジャワを中心とする航路も急激に発達し始めていたが、欧州、インド、濠州に関する航路に関しては、同様に海運同盟が形成された [阿部 1913: 71-72]。特に、表4によってもわかるように、インド、濠州に関する航路の発展は目立っている。表5を

表4 ジャワを中心とする航路
(各復命書により作成)

	河野 (明治34年)	阿部 (大正2年)
欧 州	和蘭汽船 ロッテルダム・ロイド汽船 ラーシャンスチームシップ 濠洲クキンスランド汽船 *米国風帆船	子デルランド汽船 ロッターダム・ロイド汽船 オーション汽船 独濠汽船 東亜汽船
イ ン ド		子デルランド汽船 ロッテルダム・ロイド汽船 B.I. 亜細亜汽船 支那印度航海会社 ハンザ線 合同 合同
濠 州	濠洲クキンスランド汽船	ローヤル・パケット (K.P.M.) バーン・フキリップ線 アーチボルド・カリ一線 西濠洲汽船 オーション汽船 独濠汽船 合同
東 洋	*三井物産 *豊源 *太古 *怡和 *建源	爪哇支那日本線 南洋郵船組 爪哇暹羅線 (K.P.M.) *建源号 *太古 *怡和

注) *印は不定期。

みると、インドは別としても、オーストラリアが蘭領インドの貿易に占める比率は輸出入計で3%程度にすぎないが、早くも海運同盟が結成されたのである。明治35年の河野復命書は、ジャワ航路の将来性に関して悲観的であったことは先に述べたごとくであるが、12年後に視察した阿部は、

爪哇其他蘭領印度地方ハ地熱帯ニ位シ天産物ニ富ムヲ以テ其文化ノ程度ニ比シテ輸出入金額比較的多額ニシテ且毎年ノ発達著シキモノアリ

と述べている [同上文書: 1]。蘭領インドの輸出入合計額は1907年に6,120万ギルダーであったものが、1911年には9,220万ギルダーに増大している [同上文書: 1-2]。年率8.6%の成長ということになる。欧州諸国のジャワ航

表5 蘭領インド輸出入額国別比率* (単位: %)

国 別	輸 入		輸 出	
	1910年	1911年	1910年	1911年
オ ラ ン ダ	27.9	27.4	19.7	24.8
イ ギ リ ス	11.8	13.8	2.9	3.4
ド イ ツ	3.6	4.0	2.5	2.6
フ ラ ン ス	0.6	0.6	5.0	5.4
ベ ル ギ ー	1.0	1.2	0.4	0.3
イ タ リ ア	0.6	1.0	0.5	0.5
ア メ リ カ	1.5	1.4	3.8	3.8
エ ジ プ ト	—	—	4.6	8.1
イ ン ド	10.1	10.8	12.8	9.7
ペ ナ ン	3.0	3.1	3.2	3.6
シンガポール	18.2	16.6	16.7	14.3
シ ャ ム	1.0	1.1	0.2	0.2
サ イ ゴ ン	5.0	1.1	0.0	0.1
香 港	2.1	2.2	6.4	4.1
中 国	1.5	1.5	1.8	1.7
オーストラリア	1.6	2.1	1.5	1.1
日 本	0.9	0.9	3.7	2.2
そ の 他	9.6	11.1	14.3	14.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0

* 阿部萬平「爪哇視察復命書」大阪商船株式会社、1913, p.5 により作成。

路増設も、この成長性を買ったものであろう。阿部もまたジャワを中心とする航路を有望とみなしている。ただ、欧州、インド、濠州への航路は海運同盟が存在するので困難である。同盟の存在しないジャワ・東洋航路に関して阿部は、その有望なる理由をあげている [同上文書：112-125]。それをまとめてみれば次のようになる。

(1) ジャワおよびその他蘭領インドは69万8,000平方マイル (181万平方キロメートル) と広大であり、人口も1905年 (明治38年) の調査によれば3,760万人と多い。

(2) 中国政府の調査によれば、ジャワ (蘭領インド?) に180万人、マレー半島に80万人の中国人が居住しており、バタビアには広東人が多く、スマランおよびスラバヤには福建人が多い。そして、現今、中国人は日本人に近づかんとする傾向を有する。

(3) 南清・南洋間の中国人旅客は多数であり、「若シ南清ト南洋方面トヲ接続スルニ良好ナル定期船ヲ以テセバ船客ヲ吸集スルニ困難ナラザルヲ信ズル也何トナレバ爪哇ニ於ケル支那人間ノ歓心ヲ得バ蘭船始メ他ノ欧州線ヲ凌駕スルコト困難ナラザルベケレバナリ (同シキコトナレバ日本船ニ乗ラントハ一般支那人ノ声也)」 [同上文書：118]。

(4) ジャワ、シンガポール、香港、南清、日本の間の貨物も有望である (阿部の考えている輸送市場は図にすれば図7のごときものである)。

(5) 現在は、日本、南清、南洋間における旅客も貨物もシンガポール接続が多いが、良好な直通航路があれば一層の発展が期待でき

る。たとえば、南洋の福建人は商人が多く帰省にあたっても手荷物が多く、シンガポールにおける乗換えは不便である。

(6) マカッサル、メナドは、いまのところ交通不便であるが、将来有望の地である。

(7) 南洋航路は、航路如何によっては、南清地方航路の接続線、欧州航路の培養線として大きな価値を有す。

(8) シンガポールへの中国移民輸送に関しては、海峡植民地政府の規制が学士号をもつ船医を乗せることを要求しているので困難があるが、将来この問題が解決すれば有望である。

阿部復命書において興味深いのは、まず、西欧人に手ひどく扱われている中国人に親切にすべきことを述べ、日本人と中国人の提携を示唆していることである。また、ジャワの人々に関しても、

爪哇人ハ先天的ニ愚昧野蛮ノ人種ナルヤト考フルニ其然ラザルモノヲ覺ユ想フニ天然物ノ豊富ナルコト并ニ和蘭政府ノ政策上今日ノ如キ状態ニ終リナルベシ

と述べ [同上文書：113]、さらに、ジャワ人が

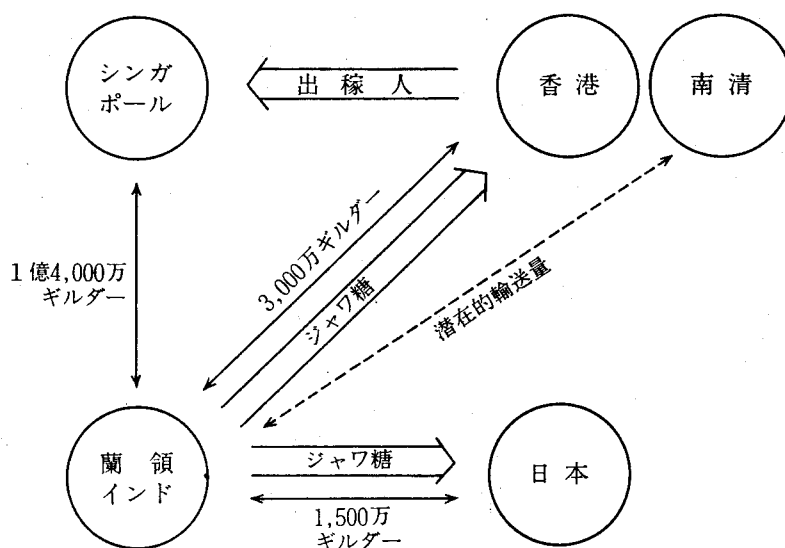


図7 ジャワ東洋航路の輸送市場*

* 数値は1911年の輸出入計。

教育面および労働面においても権利に目覚めつつあることを指摘し、将来におけるジャワ人の購買力の増大を予想している。

ここには、日本の南方への進出にあたって、西欧人のやり方を批判し、中国人、ジャワ人、インド人などアジア人と結ぼうとする思想のパターンがみられる。しかも、この思想がビジネスと結びつけられて考えられているところに興味もたれる。

阿部の南洋航路観は河野とうって変って楽観的である。しかし、河野の時代に南洋線進出の障害となっていたことがすべて解決されたわけではない。とりわけ、日本の対蘭印輸出は、わずかなものであった。蘭印からみて、日本よりの輸入は、1911年においても輸入総額の0.9%にしかあたらなかった(表5)。日本からみても、蘭印への輸出は、日本の輸出総額の0.8%にしかあたらなかった。⁷⁾ 商品ではジャワの場合、輸入総額中において綿織物が22.2%で圧倒的な大きさであった。⁸⁾ また、日本にとってもこのころには図にもみられるように綿織物は、有力な輸出商品として成長しており、輸出総額の4.4%を占めていた。⁹⁾ しかし、相変わらず、ジャワの市場はヨーロッパにおさえられていた[同上文書: 12]。そして、日本より蘭領インドに輸出される最重要品は、河野の視察のころと同じくマッチであった。しかし、

我国ノ燐寸ハ本数不揃製品粗悪ナル等種種ノ欠点アリ甚不評判ニシテ瑞典燐寸ノ為ニ盛ニ販路ヲ蚕食セラレツツアリ
といわれている[同上文書: 28]。日本人商人は中国商人またはインド商人に圧倒されている[同上文書: 30]ばかりでなく、

蘭領印度政府ハ日本人ヲ視ルコト非常ナ

7) 東洋経済新報社編纂『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により計算。

8) 阿部[1913: 1, 12]により計算。

9) 東洋経済新報社編纂『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により計算。

ル疑心ヲ以テシ、普通商人ヲモ軍事探偵ト見做スモノ多シ

といわれるありさまであった[同上文書: 138]。

他面、大阪商船自体の変化があった。前節で述べたように、不定期船による南洋における運航に関しては習熟していた。また、香港・タコマ線、ボンベイ航路の開設は、大阪商船を完全に国際定期船会社にした。所有する船舶は、大正2年末において109隻17万7,000総トンに達し、1隻平均1,624総トンであった。3,000総トン以上の船舶だけで20隻所有していた[大阪商船 1934: 403-408]。国内航路からやっと近海航路へ進出した河野のジャワ視察のころに比べて、企業規模において大きな成長がみられたのであった。このような企業の成長が、阿部のジャワ航路への積極的見解の背景である。

なお、残された復命書によっては、阿部がどのようなジャワ線の径路を考えていたのか明確でないが、シンガポール寄港と、そうでない、J. C. J. L. の径路と似たものの両方を考えているように推測される。

VI 欧州大戦と南洋線の開設

1. 台湾と南洋航路

児玉、後藤の台湾総督府が福建へ進出をはかり、さらに南洋における福建人と連携を深めることによって日本自身の南洋進出を実現しようとしていたことを述べた。しかし、この計画は台湾と日本の関係が深まることによって困難に直面した。すなわち、元来福建との関係の深かった台湾は、日本の領有後、日本との関係を深め、福建との関係は相対的にうすらぐ結果となったのである[片山 1981: 286]。しかし、そのことは台湾総督府の南洋に対する関心が失われたことを意味するものではない。たとえば、南洋郵船のジャワ航路は、当

初基隆寄港の予定はなかったが、台湾総督府は通信省に交渉し、基隆寄港を実現している[吉開 1941: 340]。台湾は包種茶というジャワ向け輸出商品をもっていたのである。包種茶はジャワの華僑のみならずジャワ人に需要された。従来、台湾の茶商は、大阪商船の船舶によって茶を厦門に送り、それは中国商社の手によりシンガポールを経てジャワに送られていたものである[阿部 1913: 120]。包種茶を厦門の中国商人を通さずジャワへ直接輸出することは、日本側のかねがねの懸案であった。これに取り組んだのは台湾銀行である。台湾銀行は、台湾の茶商に、包種茶を南洋郵船組の船舶へ積みこむことを熱心に勧誘し、これに成功する。そして、台湾銀行が茶輸出の金融を大部分取り扱うようになる[台湾銀行 1939: 186-189]。この台湾銀行もまた初期より、南洋進出の計画をもち努力を続けた。欧州大戦勃発の直前、頭取柳生一義の命により書記清水孫秉が南洋に出張し、その復命書は、先に若干引用したごとく、海運についてもふれている。清水は南洋郵船組の問題点をいくつかあげているが、航路について、南洋に最も密接な関係のある厦門、汕頭に寄港しないこと、比較的無用なシンガポールに寄港するのにマカッサルに寄港しないことを問題にし、当路者は一考すべきだとしている[清水 1914]。このような考え方は、既存の通信省命令航路である南洋郵船組のジャワ航路を批判することによって、台湾側の立場を示している。特に、厦門、汕頭の強調は台湾側の伝統である。

2. 大阪商船南洋線の開設

大阪商船では欧州大戦直前に再度のジャワ航路視察が行われ、阿部はジャワ航路開設に積極的な判断を下していた。大正3年3月の大戦勃発は、日本海運に大いなる機会を与え、南洋航路に関しても例外ではなかった。

台湾総督府は、大戦による南洋の海運事情

の変化に着目し、9月には保木利吉海事官を蘭領インドへその貿易および海運を調査させるために派遣した。その復命書において保木海事官は南洋線の新設を強く主張しているが、その理由としてあげられているのは次の4点である[吉開 1941: 348-352]。

(1) 蘭領インドへの日本人植民の可能性である。すなわち、ジャワ以外の外部領地であるスマトラ、ボルネオ、セレベス、ニューギニア、リオおよびリンガ群島、バンカ島、ピリトン島、モラッカ群島、サンダ諸島は人口稀薄である。人口多数の日本が、北米、南米、濠州への移民が圧迫されている際、蘭印への可能性を考えるべきだ。

(2) 台湾中継により、日本・南洋間貿易を誘発し、台湾の南進策源地たる意義を発揮すべきだ。

(3) ジャワ対中国・日本航路がオランダのJ. C. J. L. と通信省命令航路の南洋郵船組だけであるのは手薄である。

(4) 大戦の結果、船舶不足などにより南洋方面の欧州船が引きあげられており、わが国産品の販路をこの方面に拡張する絶好の機会である。

保木海事官の第1点は、阿部も指摘していた、蘭領インドの広大さという点に、日本の移民問題が付加され論じられている。ここでは日露戦争後のころよりアメリカで排日運動がはげしくなっていることを思いおこすべきであろう。第2点の南進策源地としての台湾という見方は、台湾領有直後からのものであったことはいうまでもない。第3点も阿部や清水によって指摘されていた点である。第4点は、大戦という新事態を強調するものであり、その後の経過は、まさにこの点が、信じられないような日本海運の南方進出を許すのであった。

台湾内においては、新航路より、まず南洋郵船航路および日本郵船濠州線の改正を先と

する慎重論 [佐藤 1915] もあったが、総督府は大正5年度、大阪商船に南洋線の開設を次の要件で命令した [吉開 1941: 353]。

往航 基隆、厦門、汕頭、香港、マニラ、
サンダカン、ラブアンまたはブルニー、
クーチン、シンガポール、バタビア、ス
マラン、スラバヤ

復航 マカッサル、バリクパパン、サンダ
カン、香港、打狗（高雄）、基隆

使用船 総トン数3,000トン以上、平均速
力10海里以上

航海数 月1回以上、年12回以上

補助金 10万円

航路に関しては、『大阪商船株式会社五十年史』によれば吉開の記述と異なっている。『五十年史』では、南洋線は甲線と乙線に分けられている。上に示した吉開による航路は乙線にあたるが、ラブアンまたはブルニー、クーチン、バリクパパンの寄港はない。甲線はサンダカンからシンガポールへ先行せず、マカッサルに先行し、ジャワ3港を東からスラバヤ、スマラン、バタビアの順に寄港し、シンガポールへ向かい、サンダカンへもどるという逆まわりである。なぜこのような記述の相違があるか、また、いずれが真実であるかは分明でない。

この台湾総督府の命令航路である大阪商船の南洋線は、台湾において包種茶、セメント、米、雑貨を積み取り、また、日本内地からの接続貨物を搭載し、さらに対岸の南中国の貨物をも加えて、フィリピン、蘭領インドにおろし、蘭領インドからは砂糖、貝殻、籐、パラフィン、雑貨を積み、マニラにおいては砂糖および雑貨を積んで、香港、台湾、日本内地におろそうというのが目的であった。なお、これにともない、南洋郵船の基隆寄港は廃止された。

大戦の深刻化にともない、大阪商船の南洋進出はさらに拡大されていくのであった。

VII 要約と結論

大正15年、外務省の主催で南洋貿易会議が開かれ、日本郵船も大阪商船も出席した。その時、大阪商船の説明をきき、その南洋航路の築成ぶりに日本郵船はおどろいたといわれる [浅原 1978: 140]。大阪商船の南洋線進出は欧州大戦中に台湾総督府の命令航路により始まった。これは、単に大戦ブームに便乗したかのように見受けられる。また、台湾総督府の南進意図は初期より明白であるが、その実行は大戦中初めて実質化したといわれる [東 1941: 103]。しかし、欧州大戦前の準備期というべき時代に関しては知られるところが少ない。本稿においては、日本海運の南進の前史ともいうべき時代をみるため、大阪商船の四つの南洋視察復命書を台湾との関連において紹介した。なお、大阪商船の本格的な南洋調査は、大戦前においては、柴原、河野、有馬、阿部の四つに限られると思われる。なぜなら、最後の阿部が参考にしたとしてあげている復命書が、前三者のものだけであるからである。

日本の海運は、戦争のたびごとに飛躍している [佐々木 1980]。日清戦争前においては、日本海運の南方関与としては日本郵船のマニラ線、ボンベイ航路の開設があげられる。そのほかは主に不定期船の活動にかぎられていた。

日清戦争後、大阪商船は台湾へ進出し、総督府と特別な関係をつくりあげる。大阪商船は総督府の要請のもとに、イギリス系のダグラス汽船を台湾から追い、南清沿岸においてなおも戦い続ける。明治33年には早くも柴原の南洋インド航路視察が行われる。これは、政治、経済、運輸全般にわたるもので、仏印をのぞいて、南洋に関する基本的資料となったものと思われる。翌34年には、ジャワ航路の可能性の検討が河野の調査によって行われる。

これは明らかに、総督府の指示によるものである。総督府の南進策実行の指揮をとった愛久沢の名前も河野復命書にあらわれることは注目に値する。台湾総督府の南進策の一つのプランは、台湾と福建の關係に依拠し、南洋における福建人との連携を強め、それによって日本の南洋進出をはかるものであった。南洋航路もこの一環として構想されたものと推定される。しかし、河野の結論は南洋線の営業的可能性について悲観的である。その理由は、当時、南清・南洋間の航路においては、出稼人輸送に関しても貨物輸送に関しても中国系およびイギリス系の海運の地盤がかたく、飛入りが容易でないこと、またこれらは不定期船向きであることであった。シンガポール・ジャワ間は定期船向きであったが、同様にヨーロッパ系の海運ならびに中国系の海運が強力であった。そして、これら三国間輸送のみならず、日本・ジャワ間の航路にも問題は大きかった。日本の輸出品としては三井の扱う石炭以外はマッチ程度しかなく、しかも、それはシンガポール、香港からの再輸出の形態をとるものが多かったのである。ジャワの綿織物市場は蘭英におさえられていた。また、日本の競争力もまだしの段階であった。台湾総督府もまた、このころ、議会において航路補助予算を2割削減され、ジャワ線に補助をつける余裕はなかったとみられる。明治35年にはオランダの国策会社 J. C. J. L. が設立され、ジャワ・日本線を開設する。船舶を比較してみても、大阪商船が対抗することは困難であった。

日露戦争も実質的に終りポーツマス条約も締結されようとするころ、有馬のサイゴン、シンガポール、ラングーンなどの視察が行われる。有馬はラングーン中心の航路を有望とみている。有馬の考え方には欧州海運に対する対抗心、インド人との提携の思想がふくまれている。大正元年には、逓信省の後援のもとに社外船主によって南洋郵船組が設立され

る。わが国初のジャワ航路経営の榮譽を担うが、台湾側からは組織の弱体が問題視されていた。大正2年、阿部が、大阪商船としては河野につぐ2度目のジャワ航路視察を行う。河野と異なり、阿部はジャワ航路の開設に積極的であった。このころまでに大阪商船は国際定期船会社としての経験を積み、また、南洋にも臨時船をたびたび配していたのであった。阿部の場合にも、中国人、ジャワ人との提携の必要性が強調されている。

このころ、台湾においても南洋航路への関心がたかまっていた。欧州大戦が勃発すると総督府でも南洋航路調査を行い、大正5年には大阪商船の南洋線（ジャワ線）が総督府命令航路として開始されるのである。

最後に、以上のことから導かれる注意すべき事実および結論をまとめておこう。

第1に、逓信省のみならず台湾総督府もまた、その成立の初期から海運の南方進出に関与しており、その役割の小さくないことである。

第2に、欧州大戦勃発前に大阪商船には南洋進出の機運があったことである。

第3に、欧州大戦前ジャワに対する日本の輸出は微々たるものであったにもかかわらず、南洋線への積極的見解が示されていることである。

第4に、大阪商船の復命書においても欧州海運への対抗心と、インド人、ジャワ人、中国人との連帯が言及され、南洋進出を可能にする一つのよりどころとされていることである。

大阪商船の南洋進出は、他の多くの船主のように大戦ブームに便乗した飛入りの営業ではなかったといえることができる。大戦後の不況にもジャワ線は維持される。そのあと、ジャワ線は、石原産業の参入、日蘭会商から派生した日蘭海運会議、国策会社南洋海運の成立と、昭和史につながる波瀾をみせるのである。

参 考 文 献

〔大阪商船関係〕

- 阿部萬平. 1913. 「爪哇視察復命書」
有馬唯一. 1905. 「印度地方視察復命書」
河野文一. 1902. 「爪哇航路視察復命書」
大阪商船株式会社. 「大阪商船株式会社營業報告書」
各年度, 各期.
———. 1934. 『大阪商船株式会社五十年史』
大阪商船三井船舶株式会社. 1966. 『大阪商船株式
会社八十年史』
柴原讓吉. 1901. 「南洋印度航路視察復命書」

〔日本郵船関係〕

- 日本郵船株式会社. 1921. 『現代日本海運史年表(開
国以後大正八年迄)』
———. 1935. 『日本郵船株式会社五十年史』
———. 1956. 『七十年史』
———. (調査部). 1959. 『世界定期船会社』
———. (貨物課)(編). 1932. 『我社各航路ノ沿革』

〔単行本〕

- 浅原丈平. 1978. 『日本海運発展史』潮流社(復刻).
神戸海運業組合. 1923. 『神戸海運五十年史』神戸.
三井船舶株式会社. 1958. 『創業八十年史』東京.
中橋徳五郎翁伝記編纂会. 1944. 『中橋徳五郎(上・
下)』東京.
大蔵省管理局. 1948. 『日本人の海外活動に関する
歴史的調査, 南方篇第四分冊(各論, 蘭印編)』
黄昭堂. 1981. 『台湾総督府』教育社.
台湾銀行. 1939. 『台湾銀行四十年誌』東京.
台湾総督府交通局通信部. 1930. 『台湾の海運』台
北.
鶴見祐輔. 1965. 『後藤新平, 第二卷』勁草書房(復
刻).

- 畝川鎮夫. 1927. 『海運興国史』大阪: 海事彙報社.
矢野 暢. 1975. 『「南進」の系譜』中央公論社.
———. 1979. 『日本の南洋史観』中央公論社.
吉開右志太. 1941. 『台湾海運史』台北: 台湾海務
協会.

〔論文, 冊子, その他〕

- 林 英夫. 1967. 「織物」『日本産業百年史(上)』有
沢広巳(監修), 160-168ページ所収. 東京: 日
本経済新聞社.
加地照義. 1943. 「和蘭の対東印度海運政策の沿革」
『国際経済研究』3月号: 313-330.
———. 1951. 「日本資本主義の成立と海運(六)」
『海運』2月号: 75-79.
金子光邦. 1940. 「蘭印に於ける邦人発展史」『蘭領
印度叢書(下)』蘭印事情講習会(編), 247-264
ページ所収. 東京: 愛国新聞社出版部.
片山邦雄. 1981. 「大阪商船の台湾総督府命令航路」
『商大論集』32(3): 264-295.
日本海事振興会. 1943. 「各国の植民地海運政策と
植民地海運の資本関係」
佐々木誠治. 1980. 「近代海運業の生成と戦争・軍
事」『(神戸大学) 経済経営研究年報』30号: 1-
23.
佐藤四郎. 1915. 「南洋航路策」台北.
清水孫乗. 1914. 「南洋出張復命書補遺」台湾銀行
総務部調査課.
高島菊次郎. 1959. 「九鼎社」『村田省蔵追想録』大
阪商船株式会社(編), 6-8ページ所収. 大阪:
大阪商船株式会社.
東嘉生. 1941. 「統制化以前の台湾経済」『台湾経済
年報, 昭和16年版』台湾経済年報刊行会(編),
57-112ページ所収. 東京: 国際日本協会.
矢野 暢. 1977. 「堤林数衛の精神的「回心」」『東
南アジア研究』15(3): 307-333.

結 章 要 約 と 結 論

1 はじめに

日本における近代外航海運の形成は、幕末における西欧の衝撃に対する対応に始まる。いや、単に西欧の衝撃というだけではなく、アジアからの衝撃もすぐに実感せざるをえなかった。少なくとも近海においては、貿易業者、荷主、投資者としての中国系ビジネスマンの影は大きかったのである。そして、本書の対象とした、明治10年代から第一次大戦にかけての時期は、近代海運の形成をめざして、中国関係航路の開設を初めとして、海外進出が本格化した時期であった。言い替えば、近代日本海運が、外国人船長、外国人荷主、依存の体制から脱却し、独立した体制を確立していく過程であった。

一般に、日本海運の近代化過程という場合には、資本形成、船員教育も含めた技術習得、経営組織、船主類型の多様化、政府の海運政策、航路展開、といったことが問題とされる。本書は、航路展開、とりわけ近海航路の展開を中心に分析したものである。これまでの研究においては、上海航路を例外として、近海航路は比較的軽く取り扱われてきた。しかし、初期の日本外航海運を理解する上においては、近海航路の発展過程の検討は逸することのできない問題である。近海航路がどの様に構想され、どの様な順番で実現していったか、またその際の困難はどの様なものであったか、を明らかにしようとするのが、本書の基本課題であった。

以上のような過程を分析するに当たり、本書では分析の中心を、各航路の市場状況においた。なぜなら、航路の確立を保証する重要な要因は市場状況であるからであり、またこれまでの研究でもっとも等閑視されていたものであるからである。ここで市場状況というのは、貨物、旅客の流動、往航、復航における貨物・旅客の片寄り、荷主との関係、競争船社、同盟の有無、などである。すなわち、日本海運はいかなる市場状況に直面し、そこにおける困難あるいは好運のもとにいかにして航路を開設し成長していったかを明らかにすることが本書の第一の視角である。

他方、海運においては、政府との関係も重要である。このことは、どの国の海運についても概ね当てはまるのであり、近代日本の海運も例外ではない。特に日

本においては、幕末まで、近代的海運は存在せず、明治に入っても、海運は幼稚産業であることは明かであるから、政府の海運政策は重要であった。当時、西欧列強の海運及び海運政策の歴史は、朝野を問わず、かなりの水準で常識化していた。大国の興亡、すなわち、15世紀以来の、ポルトガル、スペイン、オランダ、英国の、海上覇権をめぐる角逐とその結果はよく知られていた。17世紀から19世紀の半ばまで、すなわち、日本の開国の直前まで、英国が厳格な自国海運保護法である航海法を維持していたこと、自由主義者アダム・スミス（Adam Smith）もこれを支持していたこと、も知られていた。なによりも、当時の大国である、英国は日本と同じ島国であり、世界最強最大の海運国であったのである。日本が海運に関心を持たないとすれば、そのことが不思議というべきであろう。ただ、この場合、日本政府が、海運の国有・国営主義をとらず、民営主義をとり、それに補助金を与えるという政策をとったことはやはり注目に値することである。これはある程度の試行錯誤の結果ではあるが、当時の自由主義的風潮の中における幼稚産業育成策として正統的なものであり、今日の経済学の主流的な考えからいっても正統的なものであると評価できよう。このように、初期における日本海運と政府の関係は見過ごすことのできない重要性を持つが、本書において重視したのは、在外日本領事あるいは台湾総督府といった、従来あまり指摘されていなかったところの、いわば政府の中堅幹部あるいは地方的政府といったものの果たした海運における役割である。これが本書における第二の視角である。

次に、近代日本海運の近海進出の過程をごく簡単に整理しておこう。

2 近代日本海運の近海進出の過程

2-1 日清戦争前の航路

(1) 三菱の時代

近代日本海運の最初の海外定期航路は、明治8年に始まる上海航路である。この航路の開設・維持に当たっては、政府から、船舶、補助金、その他にわたって多大な支援が与えられた。三菱は、これらの支援を背後に、米国のP M、英国のP & Oに打ち勝ち、上海線を把握するのである。上海線は、ヨーロッパからシンガポールを経て上海へいたる欧亜大幹線に対する支線としての意味を持っていた。従って、旅客の多かったことが特徴である。いずれにせよ、上海線は経済的にも重要であり、日本海運の最初の海外定期航路としてはきわめて自然なものであ

た。以下に述べる、上海線以外の近海定期航路に関しては、運輸量的な重要度からすれば、上海線に匹敵するものはあまりない。

明治9年5月には華北へ月1回の天津定期航路が三菱によって開始されるが、不振であったのであろう、9月には駅遞寮に閉航届が出されている。天津は、首都北京に近い港湾であり、開航は自然であるが、当時日本との交通・通商は少なかったものと想像される。

明治12年10月には三菱香港航路が開始された。2週1回であった。これは、政府の直接的な補助のない、三菱の自営航路であった。さらにこれは、三菱の北米航路、欧州航路などの遠洋航路開設の将来を念頭においた先行的航路であったと思われる。この香港航路は、明治17年、三菱と共同運輸の死闘のさなかに廃止される。廃止理由として、三菱は、大幹線上において部分的小航路を営む不利をあげている。ここでわかることは、香港航路が採算のとれないものであったこと、先行投資的航路であったことである。なお、日本海運の香港定期航が本格的に復活するのは、明治26年11月に開始された、日本海運初の遠洋航路であるボンベイ航路の一環としてであった。

明治14年にはウラジボストーク航路が、三菱によって開設されている。月1回の航路である。これは、朝鮮東岸への既設航路が延長されたものであり、政府より、船舶融資、補助金を受けた命令航路である。もともと、政府は、北方への関心が深かったのであるから自然なものである。しかし、小規模航路であり、初期においては経営上の合理性は疑わしい。たぶん国策的考慮の大きな航路であったと思われる。ただし、不定期船に関しては、三菱以外の日本船主の船舶が、ウラジボストークに入港している。従って、不定期船の輸送対象は初期から、小規模ながら存在していた。

(2) 初期の石炭輸出

不定期船の近海活動、特に帆船によるそれは、明治の初めから存在したのではないかと推量されるが、資料的に把握しにくい。以下において不定期船活動にふれる場合も、管見した資料に基づくものに留まる。

ここで、初期の不定期船貨物として顕著な、三井の扱いによる三池炭に付言しておく。三池炭は、近海諸港の船舶用燃料炭として需要されたものである。明治9年の上海に始まり、12年に天津、14年に香港、16年にシンガポール、と拡大していく。勿論、三井も自己の船腹を拡大してはいき、それも利用されるが、初期においては、外国船をも用船し、それに依存するところが大きかった。ただ、この時代において、三池炭輸出の商権を三井が掌握していたということの意義は見逃

すべきではない。というのは、後で例をあげるが、日本船主による不定期船活動といっても、東アジア、東南アジアにおいては、中国商人による用船である場合が多いからである。すなわち、商権は中国人に把握されている場合が多いのである。そして、これは、日本の不定期船主に限られた話では必ずしもない、西欧船主についても同様の例が少なくないことに注意されなければならない。

(3) 大阪商船と日本郵船の成立

明治16年末から18年にかけて、三菱と共同運輸は死闘を演ずることになる。これは、政争を背景とした複雑なものであった。従って、この時期、日本海運の海外進出は停滞することとなる。ただし、17年に、瀬戸内船主を中心として諸船主が合同して、大阪商船会社が成立する。これは、西南戦争後の海運不況、14年に始まる松方デフレに対処するものであった。音頭取りとして、住友の広瀬幸平が担がれたが、これは、関西財界の取りまとめ役としてであり、大阪商船が住友資本下におかれたということではことではない。住友との連携が深まるのは後のことである。いずれにせよ、大阪商船はやがて、日本郵船と舷舷相摩す、大定期船会社として成長していくのであるが、当時は、それらは、思いもつかなかったことである。

明治18年には、三菱と共同運輸の妥協がなり、三菱の海運部門と共同運輸は合併し日本郵船が成立する。これにより、三菱の場合よりも日本郵船の国策会社としての性格は純化されたのである。ということは、海外進出の積極性が強まったということである。まず、18年には、不定期船としてであるが、ハワイ移民輸送を開始している。

(4) 華北への航路

明治19年2月になると、日本郵船は天津航路を開始している。たぶん政府の意向を汲んだものと推定される。やがてこれは、補助を受ける命令航路となる。天津航路開設は、在天津日本領事の大いに歓迎するところであり、領事は、天津航路開設の経済効果を熱心に検討している。問題点としては、輸出はともかく、天津から輸入するものが少なく、天津航路が片荷になり、航路経営上不利になっていることであった。これは、海運市場考察における、本質をついた指摘であり、領事の並々ならぬ関心がうかがえ、興味深いことである。

華北においては、天津のほかに、山東半島の芝罘（煙台）、満州の遼東半島の牛莊（營口）も重要であった。明治10年代から、日本の不定期船の入港が認められるが、芝罘は天津航路の寄港地となった。また、芝罘は日本郵船が22年に開設

した上海／ウラジボストーク線の寄港地となっている。なお、この上海／ウラジボストーク線はロシアの同航路に対抗して開設されたものである。

牛荘に関しては、明治24年に日本郵船の定期航路が開設されている。なお、満州においては、まだ、旅順、大連の築港が行われておらず、当時は、牛荘が満州への門戸となっていたのである。華北・満州においては、日清戦争前に日本の定期船も不定期船も活発化していた。これは、雑貨輸出のみならず、満州大豆を中心とする不定期船貨物が存在したからである。そして日本郵船のみならず、社外船主の不定期船も活発であった。ただこの場合、荷主として、中国商人が重要であったことに注意されなければならない。また、もっぱら日本船主が活躍したという意味ではなく、多数の外国船主がこの海域に活動していたことも忘れてはならない。それにしても、華北・満州が日本海運が最初に伸び伸びと活動しえたところであったことはまちがいない。これは、一つには、華北が首都に近く、日本にとっても近く、比較的市場知識が得やすかったからである。

(5) 南方への航路

他方、南方においても明治20年代にはいると日本船主の活動は活発化した。22年には、日本汽船会社の第一丸が米穀輸入のためヤンゴン（ラングーン）へ向かっている。また、香港に関しては、日本郵船は、石炭輸出のみならず、香港を基地に東南アジア（サイゴン、インドネシアなど）への三国間輸送を行っている。また、日本郵船だけではなく、社外船主もまた、日清戦争前において香港を中心に活躍している。これらは、純粹のビジネスとしての色彩が強かったと考えられるが、その成長は順調ではない。すなわち、他の外国船主に比べれば、微々たるものであった。この原因としては、香港において日本船主は、まだ信用されておらず、商権も固まっていなかったからである。ただし、さきに述べたごとく、明治26年には、日本郵船がボンベイ航路を開始し、シンガポールと並んで香港が寄港地になっていることを忘れてはならない。

日本郵船は、明治23年末からマニラ航路を開始し、華南、台湾にも寄港した。これは、当時のわが国におけるフィリピンへの関心の高まりを反映したものである。しかしフィリピン市場への浸透は困難であり、結局、30年には閉止される。ただ、32年には、日本郵船豪州航路の開始によって、マニラが寄港地となっている。

(6) 日清戦争前の航路拡張論

ここで、日清戦争前において、日本の識者が、日本海運の将来の海外航路拡張

案として、どのようなものを考えていたのかを、説明しておこう。明治の初めから、当時の識者が日本船の海外進出を夢見ていたことは明かであるが、当初は、経営的にも、技術的にも、夢物語にすぎなかった。しかし、明治も、20年代にはいると、それはきわめて具体的なものとなってくる。明治23年に議会が発足するが、議会も、海運政策に関心を示し始める。具体的には、25年末に、自由党により、議会において、航路拡張建議案が提出される。この場合、重視されているのは、豪州航路、欧州航路であり、さらに、ウラジボストーク航路、米州航路である。豪州航路は、既存航路が存在せず、通商及び移民の将来性がかわれたものと思われる。欧州航路は世界の大幹線であり、さらにすでに日本との貿易において重要性が明かであったためである。ウラジボストークについては、シベリア鉄道の建設の進捗を見越して、既存航路の強化をはかったものである。米州航路に関しては、中米運河構想の進展により積極的に取り組むべきものとされている。この建議案は翌年衆議院において確定される。もとより、議会は、法案提出権を有していたが、ここでは、建議案という形をとっている。航路拡張は、具体的には、補助金といった予算措置を伴うものであるから、政策実現の円滑さを考えて、このようにしたものと考えられる。

他方、民間においても、航路拡張の議論があり、それは、明治26年における日本経済会の懸賞論文中の優秀諸作を編纂した『日本海運論』に典型的にみられる。これらの論文においても、議会同様、欧米豪への航路拡張は重視されているが、近海アジアへの航路拡張の重要性も見過ごされてはいない。

ここで明らかになることは、日清戦争前において、すでに海外航路拡張の機運はたかまっていたということである。すなわち、貿易、海運の経営及び技術的側面においてすでに日本は自信を持ち始めていたのである。たとえば、海外航路における日本人船長の登用が盛んに行われ始めるのもこの頃なのである。従って、日清戦争後における、華々しい航路拡張を、政府財政のゆとりとか、船腹の過剰とする見方は、一面的見解と考えられる。

2-2 日清戦争後の航路

日清戦争後における日本海運の海外進出においては、遠洋線の展開が著名である。日本郵船による明治29年3月の欧州線（横浜／アントワープ）、8月のシアトル線（香港／日本／シアトル）、10月の豪州線（横浜／アデレード）が発足したのである。また、翌30年12月には、浅野系の東洋汽船が、米国のP M, O & Oと

共同のもとに、サンフランシスコ線を開設している。

(1) 長江

本書の課題とする、近海においても、日清戦争後注目される展開がみられる。それは、まず、長江に関する本格的進出が始まったことである。しばしば誤解されることであるが、日清戦争の結果初めて日本海運が長江航行権を獲得したわけではなく、明治4年の日清修好条規および通商章呈によって、漢口までの航行権は存在し、現に日清戦争前においても、日本船は漢口に入港しており、定期船すら試みられている。しかし、本格的な長江航路が開始されたのは、日清戦争後のことである。日清戦争後に、最初に長江近辺で海運活動を開始したのは白岩龍平の大東新利洋行である。明治29年10月、上海／蘇州航路を開始し、さらにその後、上海／杭州航路、蘇州／杭州航路を経営した。長江本流に関しては、通信省補助のもとに、大阪商船が、明治31年1月、上海／漢口航路を開始し、翌32年5月には漢口／宜昌航路も開始している。大阪商船会社は、明治17年に設立され、初期より、政府から、郵便物航送料、船舶改良資金などを与えられ、その意味においては、政府と関係の浅くない性質の会社であったが、元来国内航路経営の会社であり、規模は、日本郵船に比しはるかに小さかった。日清戦争前における海外航路としては若干の朝鮮航路を経営するのみであった。従って、長江航路への進出は、この後に述べる台湾への進出とあわせ、大阪商船の飛躍の画期となったものである。また、政府側からすれば、諸外国に互し日本海運が長江に存在することに少なからぬ意義を認めたものと思われる。その後、長江には日本郵船も参入する。しかし、長江航路の経営は決して容易ではなく、日露戦争後には、競争力強化のため日系各社が合併し日清汽船が成立することになる。

(2) 台湾

台湾は日本と極めて近く、明治初年より台湾において日本船来航の記録がみられるが、当時台湾経済そのものが未発達の状態であり、日本海運にとって余り重要視されていない。中国における洋務運動の進展につれて、華南、台湾への若干の関心はあり、さきに述べた日本郵船のマニラ航路の一環として、華南、台湾への寄港も行われ、またその他社外船も台湾航路を試みることもあったが、全体として極めて小規模に推移していた。事態が一変するのは、日清戦争の結果、日本が台湾を領有してからである。

台湾統治の上からして、日本と台湾を結ぶ内台航路は必須のものとなった。内台航路は、日本郵船と大阪商船が担当し、両者とも台湾総督府命令航路として、

総督府航路補助金を受けた。そして、時代が進むにつれて、日本経済と台湾経済は密接に結合されることになり、その結果、内台航路は極めて採算の良い航路となっていくのである。特に、海外進出初期の大阪商船にとって、台湾の意義は大きかった。というのは、大阪商船と台湾総督府の関係が深まり、大阪商船の公的地位が確立されていったからである。具体的には、台湾中心の海外航路の大部分は、台湾総督府命令航路として、大阪商船の受命するところとなったからである。台湾および華南においては、英国船主の影響力が強かったが、大阪商船はこれに対抗した。特に、台湾／華南間からは英系ダグラスを積極的に排除した。さらに、華南沿岸においても、英系船主を排除しようとするが、ここにおいては、英系船主も地盤が堅く、また明治35年に日英同盟が成立すると、反英的政策は抑制されていく。

大阪商船は、もとより、その卓抜な経営努力があって、ついには日本郵船と並ぶ社船となるのであるが、その直接的きっかけは、長江航路、台湾航路の受命にあるといえる。日露戦争後においては、大阪商船は近海の大連航路を掌握するのみならず、遠洋航路へと飛躍していくのである。他方、台湾総督府は、自己の政策目標を追求するための協力者としての大阪商船会社を位置づけたのである。しかし両者の間に葛藤がなかったわけではない。

(3) 東南アジア

さて東南アジア航路であるが、日清戦争以前においては、明治23年開始のマニラ航路が日本海運の定期航路の最初の試みであったことは先に述べた。さらに、26年開始のボンベイ航路がシンガポール、香港に寄港していることについても述べた。また当時、不定期船の活動も行われている。

日清戦争後においては、日本船主による東南アジアにおける不定期船活動はさらに活発化していく。貨物になったのは、石炭、米、原糖、などである。典型的な例としては、三井物産は、外国用船のみならず、自社船も増大し、往航九州炭をシンガポール、ジャワに輸送し、復航ジャワ糖を日本に供給した。

しかし日本と東南アジアを結ぶ日本船主による定期航路はなかなか実現しなかった。特に注目に値するのはジャワ航路であるが、これに関してはオランダ側が先に着手することになる。すなわち、明治35年、オランダの蘭領インド政府は、J C J Lに補助を与え、ジャワ／日本線、ジャワ／中国線、を開始させたのである。日本船主によるジャワ航路の開設はかなり遅れ、大正元年10月、逓信省補助を受けた南洋郵船組によるものが最初である。しかし、南洋郵船組はジャワ糖積み取りを主眼とし、使用船舶も老朽船であり、J C J Lに対抗することは困難で

あった。第一次大戦の勃発によりヨーロッパ船主がアジアより後退したことは、日本海運に未曾有の機会を与えた。多くの日本船主が東南アジアにおいて活躍することとなった。そして、大阪商船もまた大正5年、台湾総督府命令航路として、本格的ジャワ航路を開設したのである。この大阪商船の場合、興味深い点は、明治33年、34年、38年、大正2年、と4回にわたって東南アジアの航路調査を行っていることである。これらの航路視察復命書を検討することによって明らかになることは、(1)台湾総督府がその初期より日本海運の東南アジア進出に強い関心を抱いていたこと。(2)第一次大戦以前に大阪商船の内部に東南アジア航路開設の積極論があり、それは、日本の貿易というよりもむしろ三国間輸送に希望を託していたこと。(3)ヨーロッパ海運に対する対抗心、アジアの人々との連帯が日本海運の進出の拠り所とされていることである。結局、大阪商船は、第一次大戦終了後の困難な時代にも、ジャワ航路を維持していくことになるのである。

3 各航路の構想と特色

ここでは、明治期の日本海運から見たさまざまな航路の構想、市場状況、特色といったものを整理しておこう。ただし、明治期においても、日清戦争前と後とは当然状況がかなり異なっている。

海運市場を見るためには、不定期船の市場と、定期船の市場を区別しなければならない。明治期の不定期船市場において問題となる貨物としては、石炭、米、原糖、木材、大豆、さらに移民、などがあげられる。定期船においては、旅客、移民、雑貨（海産物、マッチ、綿糸、綿織物、など）が問題となる。これらのことは常に海運市場を考える上において念頭におかなければならない。

明治期に考えられた航路においては、当初からその重要性が当然とされていたものと、時代の経過、経済・海運の発展の結果として注目されたものとが、ある程度区別できる。

(1) 遠洋航路

遠洋航路に関しては、欧、米、豪、の航路が、比較的初期から注目されていた。欧州航路は、当時の貿易量からいっても、世界の大幹線であるという意味からも注目されていた。在欧の外国人名誉領事などからも早い段階から、航路開設が示唆されている。ただ、ここにおいては競争が激しく、日本海運の成長が待たれなければならなかった。米州航路においては、貿易上の理由のみならず、移民の渡

航先として注目された。ここにおける、問題は米国における鉄道輸送との連絡、すなわち、協力してくれる米国鉄道会社との提携が問題であった。ただ、不定期船による移民輸送の試みは、比較的早期に内外の船社によって実行されている。

豪州は、当初から、移民先として大きな期待がかけられていた。また、日本／豪州間に既設の競争船社が存在しない点において、日本側において先に着手すべきだと考えられていた。もっとも、日清戦争後、豪州線が開設される頃には、豪州は、白豪主義を採用し、日本人移民は事実上排除されてしまうのである。しかし、貿易そのものは発展していくことになる。いずれにせよ、欧米豪の三大航路は当初から期待されており、日本海運の成長を見た日清戦争後に、通信省補助金のもとに実現されていくのである。

(2) 上海、ウラジボストーク、香港

近海における上海線は、欧亜大幹線に対する最重要の支線であり、官民あげての努力により確立された。補助金も多額であった。この線は旅客の多いことでも別格である。

やや特別であるのは、ウラジボストーク航路である。当初の経済的実績からいえば、余り重要な航路ではない。むしろ、陸路欧州へ向かうロシアの港湾であること、また将来性、政治性、といったことが、主として政府の関心事であったと判断される。特に、シベリア鉄道の建設が話題となる明治20年代になるとそのことは明確となってきた。

香港は、東アジア・東南アジアの要となる重要港湾であった。欧州航路の重要寄港地であり、米州航路の起点としても期待された。また、上海同様、日本の船舶用燃料炭の需要地でもあった。初期から、在香港日本領事の日本海運に対する期待は大きかったのである。これは、多分に大隈等の政府指導者の経済的南進政策の一部であった。また、明治20年代になると、三菱のみならず、社外船が香港を三国間輸送の起点として東南アジアへ不定期船活動をすることもあった。

(3) シンガポール

シンガポールの重要性は、欧亜大幹線上にあるとともに、インド、インドシナ半島、中国、インドネシア、オーストラリアの間の交通の要となるものであり、香港と並び大英帝国のアジア支配の拠点であったことにある。ただ、日本海運からすれば、初期においては、やや距離的に遠くなる上に、英国、中国の商権が強力であり、当面の関心からははずれていた。しかし、日本との貿易がなかったわけではない。明治10年代から、三井による船舶用燃料炭の輸出が行われている。

当初は、外国用船による輸送であるが、日清戦争後は自社船も投入されていく。その他マッチ等の日本雑貨もシンガポールを通じて輸出されているが、中国人商人の扱いによるものであった。明治26年の日本郵船のボンベイ航路の開設により、シンガポールは、香港、コロombo、とともに寄港地となっている。日本海運からするシンガポールの位置づけは、純粋に事業上のものであったと判断される。日本船主のシンガポールへの殺到は、第一次大戦時に生ずる。

(4) 華北

華北においては、当初、天津が注目された。明治9年に三菱が定期航路を開設するがこれは失敗に終わった。時期尚早であったのであろう。華北への航路が本格化するのには、19年に日本郵船が定期航路を再開してからである。この航路開設に関しては在天津領事が大きな関心を示しているが、それはもっぱら貿易に関連してである。華北の港湾としては、天津のほか、山東の芝罘（煙台）、満州の牛莊（營口）、が重要である。しかし、これらの港湾は、上海などに比べ、浅水の小型港湾であったことに注意されなければならない。また、芝罘をのぞけば、冬季に凍結した。大連が満州の不凍港として浮かび上がってくるのは、日清戦争後、ロシアが築港を行ってからである。明治20年代には社外船の不定期船活動も活発化してくる。特に満州の大豆は重要な貨物となった。華北は、距離的にも近く、日本海運にとってなじみやすく、小型船も含め、比較的早期に、日本海運の活動したところである。

(5) 日清戦争前における華南・東南アジア

マニラ、汕頭（華南の港湾）、台湾、などへの日本郵船のマニラ航路は、明治23年末から配船が試みられ、24年には本格化する。これは、駐日スペイン公使のはたらきかけ、在香港領事、在福州領事、の唱道、国内における南進論の一定の昂揚を背景とするものであった。しかし、実際に開始してみると、大した実績は上がらなかった。

明治22・3年頃から日本郵船は盛んに不定期船を新たな方面に運航している。たとえば、オーストラリアへの運航である。また、香港中心の三国間航路として、サイゴン、ジャワ、へ運航している。サイゴンの場合には米穀の積み取りであり、ジャワの場合には原糖の積み取りである。ラングーンの場合、明治22年に日本汽船会社が日本への米穀輸入のため赴いている。したがって、これら特定貨物を対象とした東南アジアへの不定期船活動は、日清戦争後徐々に活発化していくが、東南アジアにおいては、ヨーロッパ船主、中国人実業家の地盤が堅く、日本海運

の東南アジア進出の本格化は、第一次大戦を待たねばならなかった。

(6) 長江

日清戦争後の近海における日本海運の新たな展開の顕著なものとしては大阪商船の長江と台湾への進出をあげられる。

日本海運の長江における活動の本格化は、一面においては、日本海運の欧、米、豪、の航路開設同様の、満を持した拡張の一貫であったことを認めなければならない。他面、政府の長江への影響力維持への意向も無視できないとおもわれる。長江における外国海運としては、日清戦争前においては、英国が圧倒的な存在であったが、日清戦争後においては、日本海運のみならず、諸外国が新規参入することになる。逋信省補助金にも関わらず、長江本流における大阪商船の経営は困難を極めたが、大阪商船にとっては、海外進出の大きな一步としての意義を持った。ここにおいては、旅客の獲得、上海からの中継ぎ貨物の獲得が重要であった。初期においては、石油缶のような他船社の忌避するような危険品の引き受けなどによって努力しなければならなかった。

(7) 台湾総督府命令航路

台湾においては、台湾総督府の命令航路を受命した。命令航路の中には、島民の生活航路のような社会政策的なものもある。しかし、台湾のみならず、華南からも英国船主の影響力を排除しようとする、明確に政治的な性格を持った命令航路も初期には存在した。ジャワ航路は台湾総督府が初期から望んでいたものであるが、大阪商船は綿密な調査を行っている。結局、本格的な実現は、第一次大戦まで待たなければならなかった。

4 おわりに

最後に、近代日本海運を近海進出を理解する上においての要点を挙げておこう。

(1) 当初からの航路構想

わが国においては、明治の0年代から、日本海運の海外進出への構想、意欲というものは、政府のみならず、識者の間において強く存在した。基本的には、これは海運国英国をモデルとして意識していたためである。

さまざまな航路のアイデア・構想というものは、一般に想像される以上に以前

から抱かれていたと見てよい。明治8年に三菱は上海線を確認するが、岩崎弥太郎は、上海線を、将来における香港／サンフランシスコ線開設への、一段階とみなしている。明治10年には、三菱の新潟丸、高砂丸、が英国へ修理回航の為送られているが、これには商船学校生徒、造船留学性が乗船しており、欧州航路の瀬踏みとしての色彩を帯びていた。また、明治14年には、東京風帆船会社の謙信丸が、貿易のためオーストラリアへ帆走している。

明治9年には、天津航路が試みられる。また、12年には香港航路が開始される。つまり、この当時、華北、華南への関心はすでに深かったのである。ただ事実上は、時期尚早であり、これらの航路は一旦失敗に終わる。

ジャワ航路の場合、実現するのは、大正に入ってからであるが、すでに、明治34年には詳細な調査が行われている。

これに対して、当初の予想とは別に重要な航路となって、実現を見たものもある。たとえば、明治26年開設のボンベイ航路である。これは、日本紡績業の発達による。また、日清戦争後における日本／台湾間の航路は、日本の台湾領有の結果として経済上重要なものとなった。

(2) 貿易と中国商人

不定期船活動においては、日本炭の輸出が大きな役割を果たした。しかもこの場合、商権を大体日本側が持っており、それが、日本船主の進出に貢献している。この石炭輸出は時代的に長く続いていることも特徴である。近海においては、その他、木材、米、大豆、原糖、などが、大量貨物として、日本海運に機会を与えた。

雑貨においては、伝統的な海産物、明治になってからの新製品マッチ、時代が進めば、綿糸、綿織物が著名である。ただ、この場合注目すべきことは、雑貨に限られないのであるが、日本から近海への輸出に関しては、中国人実業家の商権が強力であり、日本海運の活動自体がそれに左右されていることである。特に東南アジアに関しては、昭和期に入っても、中国人実業家は、日本などとは比較を絶した投資を蓄積しており、その商権はきわめて強大であったことに注意されなければならない。

(3) 海運企業と政府等との関係

次に、日本海運の近海進出においては、海運企業側と政府、識者、世論との見解において葛藤を生ずる場合が少なくなかったことを指摘しなければならない。このことは主として定期航路の開設をめぐる生ずる。不定期船活動は、ほぼ、

純粹にビジネスの問題であり、比較的議論になることは少ない。

政府等において、海外定期航路が望まれるのは、まず貿易の伸張に資すると考えられたことである。これはもっとも普通の見方である。しかし、この関係ははなはだ微妙であり、定期航路維持の費用を償うだけの貿易量、輸送量が獲得できると限らないことはいうまでもない。さらに、日本商人の海外進出の便、郵便輸送、外貨の獲得ないし節約、移民の促進、等において定期航路の開設が望ましいと考えられた。また、定期航路の存在が、国家の威信につながるという考え方も一般的なものであった。

在外日本領事は、外務省派遣の本務領事も、外国人名誉領事も、海運に関して熱心であった。このことは、日清戦争前について特に明かである。一般に領事は貿易と定期航路の開設を結び付けて考え、定期航路開設を唱道することが少なくなかった。そしてそれが、社会的影響力を現実に発揮した例も見られる。これまで、領事と海運の関係についてはほとんど言及されることがなかったが、初期の日本海運の近海進出においては、その一定の影響を認めることができる。

日本海運企業は、民間企業であるから、当然政府の意向どおりに定期航路を開設することはなかった。政府の補助航路は、命令航路と呼ばれたが、実際には、それらは、政府と企業との交渉によるものであった。また、政府も補助予算は議会等によって制約を受けており、特別に重要な航路以外には、潤沢な補助を付け得る立場にはなかった。初期の海外航路は概ね赤字であり、補助金を受けてもなお赤字である場合が少なくなかった。ただ、政府命令航路を受命することが、該社のステイタスに影響したことは十分考えられることである。

(4) 海運経営の独自性

海運企業が特に航路開設上注意を払っていることは、往航、復航に、バランスの良い輸送量を獲得できるかどうかということである。つまり、片荷は問題視された。このことは、外部の者には見落とされがちであった。

また、注意しなければならないのは、日本海運は、当初から、三国間輸送に関心を示していることである。つまり、日本の貿易と関わりなく、海運自体の国際ビジネスとしての三国間輸送に努力を払っている。このことと関連して、日本海運が、アジアにおける中国人移民輸送に関心を抱いたことも興味あることである。その成果が十分であったといえるかどうかは課題として残るが、日本海運を日本の貿易の付帯的なものとする先入観は改められなければならない。